

GESCHÄFTSBERICHT

2025



Das Geschäftsjahr 2025 auf einen Blick



1.436,9 Mio €

EBITDA

Anstieg getragen durch die positive Verkehrsentwicklung im Konzern sowie Einmaleffekte



468,1 Mio €

Konzern-Ergebnis

Ein rückläufiges Finanzergebnis und gestiegene Abschreibungen begründen den Ergebnisrückgang



24,4 Mio €

Free Cash Flow

Wieder im positiven Bereich aufgrund der guten operativen Entwicklung und rückläufiger Mittelabflüsse aus Investitionen



19.252

Beschäftigte zum 31.12.2025

Höherer Personalstand vor allem durch weiteres Verkehrswachstum an den internationalen Standorten und in Frankfurt



109.171 t CO_{2e}

THG-Emissionen

Reduzierung der THG-Emissionen im Konzern in Übereinstimmung mit dem Masterplan Dekarbonisierung



63.186.114

Passagiere in FRA

Wachstum von 2,6% am Standort Frankfurt

Finanzielle Kennzahlen

	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse (in Mio €)	4.432,2	4.427,0	+5,2	+0,1
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12 (in Mio €)	4.210,5	3.892,1	+318,4	+8,2
EBITDA (in Mio €)	1.436,9	1.301,8	+135,1	+10,4
Konzern-Ergebnis (in Mio €)	468,1	501,9	-33,8	-6,7
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	4,67	4,88	-0,21	-4,3
Dividende je Aktie (€)	1,00 ¹⁾	0,00	+1,00	-
Free Cash Flow (in Mio €)	24,4	-674,7	+699,1	-
Bilanzsumme (in Mio €)	20.484,3	20.252,8	+231,5	+1,1
Eigenkapitalquote (%)	25,3	23,8	+1,5	-
Konzern-Liquidität (in Mio €)	3.876,0	3.936,6	-60,6	-1,5
Netto-Finanzschulden (in Mio €)	8.190,5	8.388,5	-198,0	-2,4
Netto-Finanzschulden zu EBITDA (%)	5,7	6,4	-0,7	-
EBITDA-Marge (%)	32,4	29,4	+3,0	-
ROFRA (%)	6,6	6,3	+0,3	-
Gearing Ratio (%)	158,1	173,6	-15,5	-

¹⁾ vorgeschlagen

Weitere Kennzahlen

	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	19.252	19.211	+41	+0,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	19.587	19.001	+586	+3,1
Globalzufriedenheit der Passagiere (Konzern) (%)	77	77	-	-
Zufriedenheit der Beschäftigten (Konzern)	4,95	5,00	-0,05	-1,0
THG-Emissionen (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) (t)	109.171	159.496	-50.325	-31,6

INHALT

Das Jahr 2025

An unsere Aktionäre

07	Brief des Vorstandsvorsitzenden
10	Der Fraport-Vorstand
12	Bericht des Aufsichtsrats
20	Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung
35	Aktie und Investor Relations

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

41	Grundlagen des Konzerns
59	Wirtschaftsbericht
79	Konzern-Nachhaltigkeitserklärung
165	Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG
168	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
169	Risiko- und Chancenbericht
182	Prognosebericht

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2025

188	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
189	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
190	Konzern-Bilanz
191	Konzern-Kapitalflussrechnung
192	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Weitere Erklärungen

- 🔗 Sie finden weiterführende Informationen im Internet.
- ➡ Sie finden weiterführende Informationen in diesem Bericht.

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2025

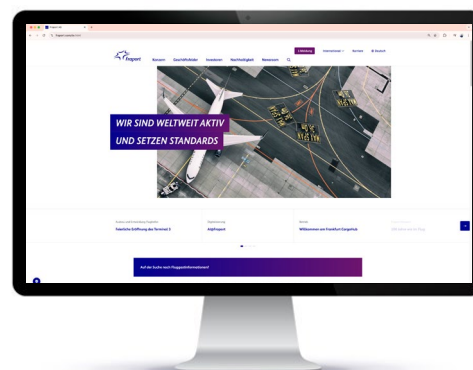
196	Konzern-Anlagenspiegel
198	Segment-Berichterstattung
200	Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
220	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
228	Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
251	Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
253	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung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

Weitere Informationen

283	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
284	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
292	Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
296	Zehn-Jahresübersicht
298	Glossar
301	Finanzkalender 2026
301	Verkehrskalender 2026/2027
301	Impressum

Besuchen Sie auch unsere Website

🔗 www.fraport.com



Das Jahr 2025

1. QUARTAL

- Inkrafttreten des neuen Flughafen-Entgeltvertrags in Frankfurt bis einschließlich 2028
- Fraport USA gewinnt Neuausschreibung am Flughafen Baltimore/Washington
- Durch Streiks, verhaltener Start des Verkehrsaufkommens in Frankfurt

Sicherheit neu gedacht

Am Frankfurter Flughafen wird auf die neueste Technik gesetzt, um das Passagiererlebnis an den Sicherheitskontrollen zu verbessern. Neuartige Walk-Through Scanner sorgen für schnellere Kontrollen bei gleichbleibend hohen Sicherheitsstandards. Der Flughafen Frankfurt ist weltweit der erste, der diese Technologie einsetzt. Perspektivisch ist der Einsatz weiterer Kontrollstellen in Terminal 1 und Terminal 3 geplant.

Gastronomie-Partner für Terminal 3 stehen fest

Fraport hat die Vermarktung der Gastronomieflächen im neuen Terminal 3 erfolgreich abgeschlossen. Die Auswahl der Partner basierte auf mehreren Faktoren, insbesondere auf den zukünftigen Passagierbedarfen und der Qualität der Gastronomie. Mit ausgewählten Traditions- und Trendkonzepten sowie regionalen Highlights wird das neue Terminal ein breites Spektrum kulinarischer Erlebnisse bieten, das den Ansprüchen der Passagiere gerecht wird.



2. QUARTAL

- Sommerflugplan mit Wachstum in Frankfurt, vor allem durch Ausbau des Streckennetzes von Condor
- Positives Verkehrsaufkommen im ersten Halbjahr 2025 an den Konzern-Standorten
- Tests zur Inbetriebnahme von Terminal 3 starten

Erste Phase des Terminalausbaus in Antalya abgeschlossen

Die erste Bauphase der Flughafenerweiterung am türkischen Mittelmeerflughafen Antalya wurde erfolgreich abgeschlossen. Innerhalb von drei Jahren Bauzeit hat die von der Fraport AG und der TAV Airports Holding gegründete Projektgesellschaft die Kapazität des internationalen Terminals 2 um 132.000 Quadratmeter und des Inlandsterminals um 38.000 Quadratmeter erweitert. Mit den gastronomischen Angeboten soll den Gästen am Flughafen Antalya eine kulinarische Vielfalt, die von schnellen Snacks und internationalen Ketten bis hin zu lokalen Spezialitäten aus der türkischen Küche reicht, geboten werden.

Neues Drehkreuz für Südamerika

Ein weiterer Meilenstein des wichtigen Ausbauprojekts in der peruanischen Hauptstadt Lima ist abgeschlossen. Das neue Terminal verknüpft zukunftsweisende Technologien wie hocheffiziente CT-Scanner und modernsten Vorfeld-Managementsystemen mit der Geschichte und Kultur des Landes. In Zusammenarbeit mit peruanischen Kunstschaffenden schmücken Kunstwerke das Terminal und repräsentieren die vielfältige Natur des Landes mit seiner Küste, dem Regenwald und den Bergen. Darüber hinaus laden Restaurants auf mehr als 8.000 Quadratmetern dazu ein, die weltbekannte und ausgezeichnete peruanische Küche kennenzulernen. Mit dieser Kombination bietet der neue „Jorge Chávez“ ein einzigartiges Passagiererlebnis.



3. QUARTAL

- Passagieraufkommen in den ersten neun Monaten auf Konzern-Ebene erstmalig über dem Niveau von 2019
- Neue Open-Air-Gates: Fraport Twin Star eröffnet Gate Gardens in Varna und Burgas
- Vereinbarung von Fraport und Lufthansa zur Nutzung von KI-Lösungen für optimierte Abläufe der Flugzeugabfertigung

Terminal 3 behördlich abgenommen

Terminal 3 wird am 22. April 2026 feierlich eröffnet, mit dem ersten Betriebstag am 23. April 2026. Im Oktober 2015 fand der Spatenstich für das Terminal 3 statt. Entstanden ist in der zehnjährigen Bauzeit ein Terminal, das in seiner ersten Ausbaustufe mit den drei Flugsteigen G, H und J eine Kapazität um die 20 Millionen Passagieren pro Jahr aufweist. Der erfolgreiche Abschluss dieses Großprojekts unter schwierigen Rahmenbedingungen ist ein starkes Signal: Trotz Pandemie, Ukraine-Krieg und massiven Störungen der globalen Lieferketten ist es gelungen, das neue Terminal planmäßig zu realisieren. Bis zum Eröffnungstermin werden die Prozesse mit rund 8.000 Personen getestet.

Wachstumsmotor CargoCity Süd

Am Frankfurter Flughafen geht die neue DHL-Frachthalle in CargoCity Süd in Betrieb. Diese fertiggestellte Immobilie ist ein wichtiges Element bei der Ausrichtung auf das prognostizierte Wachstum im Luftfrachtmarkt. Dafür stärkt die Fraport AG mit dem Masterplan CargoHub in den kommenden Jahren zielgerichtet den Luftfrachtstandort Frankfurt. Drei zentrale Initiativen stehen im Mittelpunkt: Flächenoptimierung, Flächenentwicklung sowie Digitalisierung und Prozessinnovation. Auf diese Weise entwickelt der Flughafenbetreiber den Standort zukunftsfähig entlang der Nachfrage im Frachtsegment weiter.



4. QUARTAL

- Sanierung der bisherigen Start- und Landebahn in Lima abgeschlossen
- Fraport plant erstmals seit 2019 die Dividendenzahlung wieder aufzunehmen. Dividendenvorschlag von 1,00 € pro Aktie für Hauptversammlung 2026
- Mehr als 300 Destinationen direkt ab Flughafen Frankfurt im Gesamtjahr 2025 erreichbar

Sonnenstrom für Fraport

Am Frankfurter Flughafen wird die neue Photovoltaik-Anlage an der Startbahn West in Betrieb genommen. 37.000 senkrecht angeordnete Module produzieren hier künftig jährlich bis zu 17,4 Millionen Kilowattstunden Strom für die am Flughafen Frankfurt ansässigen Konzern-Gesellschaften. Die gewonnene Solarenergie fließt vorrangig in die Terminalklimatisierung und versorgt die wachsende E-Fahrzeugflotte.

Fraport Brasil erhält Zuschlag für Konzession am Flughafen Jericoacoara

Die Konzession umfasst den Betrieb des Passagierterminals sowie weiterer land- und luftseitiger Infrastruktur, einschließlich Einzelhandels- und Parkflächen. Innerhalb der ersten drei Jahre nach Betriebsübernahme verpflichtet sich die Konzern-Gesellschaft zu Investitionen in die Modernisierung des Flughafens Jericoacoara in einer Größenordnung von rund 10 Millionen €. Die Region zählt zu den beliebtesten Reisezielen Brasiliens und ist bekannt für weitläufige Strände, beeindruckende Dünenlandschaften, Lagunen und einen der bekanntesten Nationalparks des Landes.



AN UNSERE AKTIONÄRE

07 Brief des Vorstandsvorsitzenden

10 Der Fraport-Vorstand

12 Bericht des Aufsichtsrats

20 Zusammengefasste Erklärung
zur Unternehmensführung

35 Aktie und Investor Relations

LIMA – AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde eines der großen Ausbau- und Investitionsprogramme des Fraport-Konzerns abgeschlossen. Mit der Fertigstellung der ersten Phase des neuen Terminals am Konzern-Standort in Lima wurde die Terminalkapazität vervielfacht und ermöglicht nun die Abfertigung von bis zu 30 Millionen Passagieren jährlich. Durch die modulare Bauweise lässt sich das Terminal zudem flexibel erweitern und somit an künftige Anforderungen anpassen. Das 2019 gestartete Ausbauprogramm umfasst neben dem neuen Terminal auch die zugehörige Infrastruktur. Dazu zählen eine zweite Start- und Landebahn, ein neuer Flugsicherungsturm, Einrichtungen zur Verkehrsanbindung sowie Parkmöglichkeiten für Gäste und Passagiere.



Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

herzlich Willkommen zu unserem Geschäftsbericht 2025.

Ich freue mich, mit Ihnen auf das vergangene Geschäftsjahr zu blicken, das operativ und wirtschaftlich Erfolge verzeichnete. Die finanziellen Kennzahlen entwickelten sich positiv, allen voran unsere zentrale Ergebnisgröße „EBITDA“, die wir um rund 10 Prozent auf 1.437 Millionen € steigern konnten. Zudem lag das Passagieraufkommen an unseren Konzern-Flughäfen insgesamt erstmals wieder über dem Vorkrisenniveau von 2019. Trotz anhaltender Herausforderungen an unserem Heimatstandort Frankfurt bleibt die Geschäftsentwicklung – insbesondere aufgrund des dynamischen Wachstums an den internationalen Beteiligungsflyhähfen – positiv.

Trotz Herausforderungen in Frankfurt bleibt die Geschäftsentwicklung positiv.

Blicken Sie mit mir gemeinsam auf die operative Entwicklung im vergangenen Jahr. Das Fluggastaufkommen an unseren Fraport-Flughäfen stieg insgesamt um 5,3 Prozent auf rund 184 Millionen Passagiere. Besonders hervorzuheben sind dabei die griechischen Regionalflughäfen, der Flughafen Lima und der Flughafen in Antalya, die in 2025 Passagierzahlen verzeichneten, die weit über denen aus 2019 lagen.

In Frankfurt hingegen lag das Passagieraufkommen mit 63,2 Millionen Passagieren noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau. In unserem Heimatmarkt bremsen weiterhin die hohe Luftverkehrssteuer sowie Gebühren für Luftsicherheit und Flugsicherung eine dynamischere Entwicklung. Aber auch Lieferverzögerungen von Flugzeugen sowie anhaltende geopolitische Krisen, insbesondere der Krieg in der Ukraine, beeinflussen die Erholung der Verkehre in Frankfurt.

Rückblickend ist es jedoch erfreulich, dass wir in Frankfurt nach einem schwachen ersten Quartal ab April kontinuierlich Wachstum verzeichneten. Dies ist überwiegend auf zusätzliche Kontinentalverkehre aufgrund von signifikanten Kapazitätssteigerungen unseres zweitgrößten Kunden, Condor, zurückzuführen.

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen verzeichnete der Flughafen Frankfurt damit im zurückliegenden Jahr ein Passagierwachstum von 2,6 Prozent.

Erstmals seit 2018 erwirtschafteten wir wieder einen positiven Free Cash Flow.

Einhergehend mit diesen Entwicklungen erzielte Ihr Unternehmen im Jahr 2025 solide Finanzkennzahlen. So stieg der um IFRIC 12 bereinigte Umsatz um 8,2 Prozent auf 4,2 Milliarden €. Auf dieser Basis wurde ein starkes EBITDA von über 1,4 Milliarden € und erstmals seit 2018 wieder ein positiver Free Cash Flow von 24 Millionen € erwirtschaftet. Neben der operativen Performance hat ein rückläufiges Investitionsvolumen in Frankfurt und im internationalen Flughafenportfolio besonders zur positiven Entwicklung des Cash Flows beigetragen.

Dies zeigt den erfolgreichen Fortschritt unserer Bauprogramme zur Kapazitätserweiterung an unseren Konzern-Flughäfen. Allen voran ist in diesem Zusammenhang der Abschluss der wesentlichen Baumaßnahmen und die Eröffnung des neuen Terminalgebäudes in Lima im Juni 2025 zu erwähnen. Des Weiteren haben wir im April 2025 die Terminalerweiterung am Flughafen Antalya in Betrieb genommen. Aber auch in Frankfurt erreichten wir wichtige Meilensteine: Die zuständigen Behörden haben den dritten Flugsteig sowie das Hauptgebäude des Terminals 3 abgenommen. Zudem haben wir mit dem 23. April 2026 ein Datum für den ersten Betriebstag von Terminal 3 festgelegt.

Seit Oktober gilt das Terminal 3 als baulich fertiggestellt.

Erfreut hat mich auch, dass wir im vergangenen Jahr den Bau der 2,8 Kilometer langen Photovoltaik-Anlage entlang der Startbahn West in Frankfurt abschließen konnten. Seit Oktober sind 37.000 vertikale Module mit einer Spitzenleistung von 17,4 MW in Betrieb. Durch den Einsatz von Solarenergie und die Einbindung kleinerer Windstromkontingente in unseren Strommix erzielen wir schon heute einen Grünstromanteil von etwa 90 Prozent am Standort Frankfurt. Mit der Übernahme unseres großen Offshore-Windenergie-Belieferungsvertrags wird dieser Anteil in 2026 weiter steigen und trägt wesentlich zur Erreichung unseres Kernziels bei, bis 2045 an allen vollkonsolidierten Standorten innerhalb der Scopes 1 und 2 den Status Net Zero zu erreichen.

Dass unsere getroffenen Maßnahmen wirken, zeigt die kontinuierliche Reduktion unserer Treibhausgas-Emissionen. Im zurückliegenden Jahr konnten wir diese um fast ein Drittel auf rund 109.000 Tonnen CO₂e reduzieren. Sie sehen, wir sind auf einem guten Weg.



Kurz vor Jahresende haben wir Sie zudem darüber informiert, dass der Aufsichtsrat der Fraport AG den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2026 genehmigt hat, der eine Dividendenzahlung in Höhe von 1,00 € je Aktie in 2026 für das Geschäftsjahr 2025 vorsieht. Ich freue mich, dass wir Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, damit auf unserer nächsten Hauptversammlung erstmals seit dem Geschäftsjahr 2019 und dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie eine Dividendenzahlung vorschlagen können. Grundlage der Entscheidung ist neben der guten operativen Entwicklung im Jahr 2025 auch der positive Ausblick auf die Zukunft.

In 2026 planen wir eine Dividende von 1,00 € je Aktie für das Jahr 2025.

Während die Dynamik im internationalen Umfeld weiter anhalten wird, gehen wir in Frankfurt mittelfristig ebenfalls von einem beschleunigten Wachstum aus. Dies gründet im Wesentlichen auf den nun voranschreitenden Auslieferungen neuen Fluggeräts, insbesondere an unseren Hauptkunden Lufthansa, sowie dem weiteren Aufbau von Kapazitäten der Condor aus Frankfurt heraus. Vorbehaltlich signifikanter Effekte aus der Eskalation im Nahen Osten erwarten wir in diesem Jahr an unserem Heimatstandort circa 65 bis rund 66 Millionen Passagiere – ein Zuwachs um etwa zwei bis drei Millionen Fluggäste.

Dieses Jahr erwarten wir 65 bis 66 Millionen Passagiere in Frankfurt.

Deshalb ist auch der Ausblick für unsere Finanzkennzahlen in 2026 grundsätzlich positiv. Allen voran erwarten wir – trotz höherer operativer Kosten aus den Terminal-Erweiterungen in Frankfurt und in Lima – ein EBITDA von bis zu etwa 1,5 Milliarden €. Demgegenüber werden steigende Zinskosten und höhere Abschreibungen insbesondere infolge der Inbetriebnahme des neuen Terminal 3 zu einem Konzern-Ergebnis führen, das deutlich unter dem Niveau von 2025 liegen wird. Hier gehen wir von einem Wert zwischen rund 300 und circa 400 Millionen € aus.

Auf der anderen Seite führen der Abschluss der Baumaßnahmen am Terminal 3 sowie in Lima zu einer weiteren Entlastung unseres Free Cash Flows. Für 2026 erwarten wir hier eine deutliche Verbesserung auf einen Wert im unteren dreistelligen Millionen € Bereich.

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, ich freue mich mit Ihnen gemeinsam auf das Jahr 2026. 2026 wird ein bedeutsames Jahr für Ihr Unternehmen und den Luftverkehrsmarkt in Deutschland generell. Mit der feierlichen Inbetriebnahme von Terminal 3 schaffen wir die notwendigen Kapazitäten für zukünftiges Wachstum, und ja, wir werden ein Stück deutscher Flughafengeschichte schreiben.

Wir werden ein Stück deutscher Flughafengeschichte schreiben.

Nach Abschluss der letzten Ausbautätigkeiten bieten uns alle Portfolio-Flughäfen über Jahre hinweg zusätzliche Kapazitäten, um das erwartete Wachstum zu bedienen. Wachstum, das dazu beitragen wird, unsere finanziellen Ziele aus der Strategie Fraport.2030 zu erreichen. So wollen wir im Jahr 2030 ein EBITDA von rund 2 Milliarden € und einen Free Cash Flow in Richtung 1 Milliarde € generieren. Ich danke Ihnen für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen und freue mich, wenn Sie uns auch weiterhin auf unserem Weg in die Zukunft begleiten. Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des Geschäftsberichts 2025 und hoffe, Sie auch in diesem Jahr auf unserer Hauptversammlung am 12. Mai 2026 im Sheraton Hotel am Flughafen Frankfurt begrüßen zu dürfen.

Ihr Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

**Dr. Pierre Dominique Prümm**

- Vorstand Aviation und Infrastruktur
- Jahrgang 1973
- Bestellung bis 31. Juli 2029

**Prof. Dr. Matthias Zieschang**

- Vorstand Controlling und Finanzen
- Jahrgang 1961
- Bestellung bis 31. August 2028

**Anke Giesen**

- Vorständin Retail & Real Estate
- Jahrgang 1963
- Bestellung bis 31. Dezember 2025

**Julia Kranenberg**

- Vorständin Ground Handling und Arbeitsdirektorin
- Jahrgang 1971
- Bestellung bis 31. Oktober 2030

Dr. Stefan Schulte

- Vorstandsvorsitzender
- Jahrgang 1960
- Bestellung bis 31. August 2027

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,



das Geschäftsjahr 2025 stand ganz im Zeichen der baulichen Fertigstellung und behördlichen Abnahme des am Flughafen Frankfurt neu errichteten Terminal 3. Mit Terminal 3 konnte im Geschäftsjahr 2025 eines der größten privat finanzierten Infrastrukturprojekte Europas nach Jahren intensiver Planung, Koordination und Bauzeit baulich fertiggestellt und behördlich abgenommen werden. Trotz COVID-19-Pandemie, Ukraine-Krieg und massiver Störungen der globalen Lieferketten ist es Fraport damit nach rund zehn Jahren Bauzeit gelungen, das neue Terminal 3 planmäßig zu realisieren.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2025 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung des Unternehmens kontinuierlich überwacht. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend – sowohl schriftlich als auch mündlich – über die Geschäftspolitik, die Geschäftsführung und Unternehmensplanung, die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle unterrichten und beriet mit dem Vorstand darüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat erörterte intensiv die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte. 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 sechs Sitzungen, darunter einer konstituierenden Sitzung und einer Strategieklausur, zusammen, die alle in Präsenzform mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme einzelner Mitglieder stattfanden.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften war Gegenstand regelmäßiger Erörterungen des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2025, mit den genannten Schwerpunkten der behördlichen Abnahme von Terminal 3 am Flughafen Frankfurt. Weitere Schwerpunkte waren im Geschäftsjahr 2025 die Eröffnung der neu gebauten Terminalflächen in Lima und Antalya sowie die Umsetzung der neuen Fraport-Strategie bis 2030. Der Aufsichtsrat befasste sich darüber hinaus intensiv mit der Verkehrs-, der Umsatz- und der Aufwandsentwicklung in Frankfurt und anderen Standorten, der Cybersicherheit und der weiteren Digitalisierung im Konzern.

Über die Regelberichterstattung hinaus hat der Aufsichtsrat im Berichtsjahr 2025 insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Der Aufsichtsrat und der Beteiligungs- und Investitionsausschuss haben den Bau von Terminal 3 am Flughafen Frankfurt eng begleitet und sich regelmäßig und detailliert über den Baufortschritt berichten lassen. Mit der Abnahme von Pier J, des Terminalhauptgebäudes und der für die verkehrliche Anbindung von Terminal 3 errichteten beziehungsweise erweiterten SkyLine-Bahn konnten im Geschäftsjahr 2025 die wesentlichen Meilensteine, für die am 22. April 2026 geplante offizielle Eröffnung und den am 23. April 2026 geplanten Beginn des Flugbetriebs in Terminal 3 am Flughafen Frankfurt erreicht werden. Neben der behördlichen Abnahme von Terminal 3 lag ein besonderer Schwerpunkt der Aufsichtsratsarbeit sowie des Beteiligungs- und Investitionsausschusses in der Kontrolle der Investitionskostenentwicklung und in der engmaschigen Begleitung des Mieterausbaus im neuen Terminal 3 in Frankfurt, um ein umfassendes Gastronomie- und Retail-Angebot sicherzustellen. Der Aufsichtsrat und der Beteiligungs- und Investitionsausschuss haben sich darüber hinaus detailliert über den Probetrieb und den Umzug in Terminal 3 informiert („Operational Readiness and Airport Transfer“ oder kurz „ORAT“), bei dem Standardprozesse wie der Check-in oder die Sicherheitskontrollen, ebenso wie Sondersituationen wie beispielsweise eine Evakuierung des Terminals oder auch ein Systemausfall der Gepäckförderanlage geprobt wurden.
- Der Liquiditätsbedarf der Gesellschaft und die Sicherung der für den Ausbau der Infrastruktur in Frankfurt, Lima und Antalya notwendigen Liquidität wurden ebenfalls ausführlich behandelt. Hierfür und zur Refinanzierung des bestehenden Fremdkapitals hat der Aufsichtsrat auch im Geschäftsjahr 2025 Fremdkapitalaufnahmen genehmigt.
- Der Aufsichtsrat befasste sich im Berichtsjahr mit einem vom Vorstand aufgelegten Effizienz-Programm, das darauf abzielt, ab dem Geschäftsjahr 2026 das EBITDA maßgeblich um einen zweistelligen Mio-€-Betrag zu verbessern. Im Rahmen dieses Programms wurden unter anderem die bisherigen Aufgaben hinterfragt, insbesondere, welche Aufgaben verzichtbar sind beziehungsweise wirtschaftlich optimiert werden können, und wie der Organisationszuschnitt und die Schnittstellen der Bereiche optimiert werden können.
- Ein weiterer Schwerpunkt der Aufsichtsratsarbeit war die künftige personelle Zusammensetzung des Vorstands. So wurde im Geschäftsjahr 2025 die Wiederbestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang als Mitglied des Vorstands beschlossen. Im Zusammenhang mit der Wiederbestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang hat der Aufsichtsrat eine ausnahmsweise Abweichung von der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren beschlossen. An der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren hat der Aufsichtsrat im Übrigen aber ausdrücklich festgehalten. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der künftigen Größe und Ressortverteilung im Vorstand und mit der Suche nach einem Nachfolger beziehungsweise einer Nachfolgerin für das mit dem Ablauf ihrer Bestellungs-dauer Ende 2025 aus dem Vorstand ausgeschiedene Vorstandsmitglied Frau Anke Giesen.
- Der Aufsichtsrat beschloss auf der Grundlage entsprechender Empfehlungen des Nominierungsausschusses, der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Mai 2025 die Wahl von Herrn Benedikt Kuhn, Herrn Dr. Michael Niggemann und Herrn Marius Weiß als neue Mitglieder des Aufsichtsrats vorzuschlagen, nachdem Herr Lothar Klemm und Herr Frank-Peter Kaufmann mit Ablauf ihrer Amtszeiten zum Ende der Hauptversammlung 2025 als Anteilseignervertreter aus dem Amt ausgeschieden sind und Herr Harry Hohmeister sein Mandat als Anteilseignervertreter zum Ablauf der Hauptversammlung 2025 niedergelegt hatte. In diesem Zusammenhang widersprachen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat einer Gesamterfüllung der Geschlechterquoten im Aufsichtsrat und votierten dafür, dass der Mindestanteil von 30 % Frauen und 30 % Männern im Aufsichtsrat der Fraport AG von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmervertreter weiterhin jeweils getrennt zu erfüllen ist.

- Der Aufsichtsrat verabschiedete die Tagesordnung für die Hauptversammlung 2025 und beschloss die im Geschäftsjahr 2025 veröffentlichte Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.
- Weitere Themen waren der Gewinn der Neuausschreibung am Flughafen Baltimore/Washington in den USA sowie die Beteiligung an dem Privatisierungsverfahren und der Gewinn der Konzession für den Betrieb des Flughafens Jericoacoara in Brasilien.
- Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2025 ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie dem Geschäftsbericht 2024 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2025 unter anderem mit folgenden Themen:

- In der Sitzung am 14. März 2025 fasste der Aufsichtsrat neben der Billigung und Feststellung der Jahres- und Konzern-Abschlussunterlagen Beschlüsse zur variablen Vergütung des Vorstands, der Anpassung der Ruhegehälter von ausgeschiedenen und bestehenden Mitgliedern des Vorstands, den an die Hauptversammlung 2025 gerichteten Gewinnverwendungsvorschlag für das Geschäftsjahr 2024 und genehmigte im Hinblick auf den Abschluss der Projektfinanzierung für die neue Konzession in Antalya und den dortigen Terminalbau die Erhöhung der Eigenmittel und des maximalen Gesamt-Exposures für das dortige Projekt.
- Unmittelbar im Nachgang zu der Hauptversammlung 2025 beschloss der Aufsichtsrat mit den in der Hauptversammlung neu gewählten Aufsichtsratsmitgliedern Benedikt Kuhn, Dr. Michael Niggemann und Marius Weiß im Rahmen einer konstituierenden Sitzung am 27. Mai 2025 die Besetzung der Aufsichtsratsausschüsse. Dies umfasste unter anderem die Wahl von Frau Dahnke zur Vorsitzenden des Beteiligungs- und Investitionsausschusses.
- Gegenstand der Aufsichtsratssitzung am 6. Juni 2025 waren neben Regelberichten unter anderem der Sachstand zum Ausbau Süd, der Sachstand zum Risikomanagement, dem Internen Kontrollsystem (IKS), der Compliance und der Internen Revision, sowie ein Update zum Thema Cybersecurity.
- In seiner Strategiesitzung (Strategieklausur) am 18. September 2025 hat der Aufsichtsrat intensiv die bauliche Fertigstellung und Inbetriebnahme von Terminal 3, die Verkehrsentwicklung, die Wettbewerbssituation, die finanzwirtschaftliche Lage sowie die Bedeutung der Unternehmenskultur für den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens und das Erreichen der strategischen Ziele beraten. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Strategiesitzung zusammen mit dem Vorstand und Vertretern der strategischen Geschäftsbereiche eingehend die Roadmap zur Erreichung der Unternehmensziele bis zum Jahr 2030 diskutiert.
- Gegenstand der Sitzung am 19. September 2025 waren unter anderem die Umsetzung der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß der EU Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die Suche eines Vorstandsmitglieds zur Nachbesetzung von Frau Anke Giesen unter Berücksichtigung der weiteren Nachfolgeplanungen für den Vorstand, sowie die mit dem Abschlussprüfer zu vereinbarenden Prüfungsschwerpunkten für den Jahresabschluss 2025.
- Der Aufsichtsrat hat in den Sitzungen am 19. September und am 12. Dezember 2025 die künftige Organisationsstruktur und Geschäftsverteilung des Vorstands diskutiert und diese beschlossen.
- In der Sitzung am 12. Dezember 2025 hat der Aufsichtsrat Ziele für die variable Vergütung der Vorstände beschlossen, einer Eigenkapitalerhöhung der Fraport Malta Ltd. und sodann der Fraport Malta Business Services Ltd. in Höhe von 50 Mio € zugestimmt, den vom Vorstand aufgestellten Geschäftsplan und den Wirtschaftsplan 2026 mit zugehörigem Investitionsplan genehmigt und den Strategischen Entwicklungsplan 2026 bis 2031 zur Kenntnis genommen. Der vom Aufsichtsrat genehmigte Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2026 sieht für das Geschäftsjahr 2025 eine Dividendenzahlung in Höhe von 1,00 € je Aktie vor. Damit ist erstmals seit dem Geschäftsjahr 2019 und dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie eine Dividendenzahlung vorgesehen. In der Dezember-Sitzung hat der Aufsichtsrat zudem die durch ein externes Beratungsunternehmen begleitete Beurteilung der Wirksamkeit beziehungsweise Effektivität des Aufsichtsrats eingehend diskutiert und darüber hinaus noch einmal eingehend das Thema Cyber-Security beraten.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats tauschten sich regelmäßig auch ohne Anwesenheit der Vorstandsmitglieder offen und umfassend untereinander aus.

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 wurden im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung und die Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“ sowie der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance entnommen werden.

Soweit nachfolgend nicht gesondert vermerkt, fanden die Sitzungen der Ausschüsse in Präsenzform mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme einzelner Mitglieder statt.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal, davon zweimal virtuell per Videokonferenz, zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss und den Lageberichten. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen 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 2025 vor. Der Halbjahresbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2026 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) mit der darin erstmalig nach sechs Jahren vorgeschlagenen Zahlung einer Dividende, zum Investitionsplan und zum Geschäftsplan 2026 für den Konzern (Aufstellung nach IFRS®). Ferner befasste sich der Finanz- und Prüfungsausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und unterbreitete dem Plenum Vorschläge zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2025. Die Qualität der Abschlussprüfung wurde überwacht und über deren Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer.

Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren das Asset- und Liability-Management sowie die regelmäßigen Ergänzungsberichte gemäß § 90 Aktiengesetz (AktG) zum Konzern-Abschluss beziehungsweise zu den Konzern-Zwischenberichten. Der Ausschuss befasste sich zudem vertieft mit dem Risikomanagement, dem Internen Kontrollsystem, dem Internen Revisionssystem sowie dem Compliance-Management-System und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher. Im Rahmen der Vorbereitung beziehungsweise der Durchführung der Prüfung tauschte sich der Finanz- und Prüfungsausschuss regelmäßig ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer aus. Der Finanz- und Prüfungsausschuss tagte zudem regelmäßig ohne Beisein des Vorstands beziehungsweise des Abschlussprüfers.

Der **Beteiligungs- und Investitionsausschuss** tagte im Geschäftsjahr 2025 sieben Mal. Davon waren drei Sondersitzungen, in denen sich der Ausschuss über den Baufortschritt und insbesondere den Sachstand des Mieterausbaus im Bereich Shops und Gastronomie im neuen Terminal 3 in Frankfurt unterrichten ließ. Der Beteiligungs- und Investitionsausschuss war regelmäßig mit der wirtschaftlichen Lage der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und weltweit befasst. Er erörterte intensiv die im Rahmen des Wirtschaftsplans 2025 getätigten Investitionen sowie die Investitionsplanung für das Wirtschaftsjahr 2026. Weitere Schwerpunkte waren im Geschäftsjahr 2025 die behördlichen Abnahmen von Terminal 3, Pier J und der neuen beziehungsweise erweiterten SkyLine-Bahn (Passagiertransportsystem, auch PTS) am Flughafen Frankfurt, die Inbetriebnahmen der neuen Terminalflächen in Lima und in Antalya, das Investitionsprogramm und die Kontrolle der Investitionskostenentwicklung, die Lage in den Beteiligungen sowie die wirtschaftliche Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts. Im internationalen Beteiligungsgeschäft befasste sich der Ausschuss unter anderem mit dem Abschluss einer langfristigen Projektfinanzierung für das Projekt Fraport TAV Antalya 2, dem Abschluss eines Vergleichs zwischen der Betreibergesellschaft der alten Konzession in Antalya (Fraport TAV Antalya 1) mit dem früheren Duty-Free-Betreiber in Antalya und der Sanierung der Start- und Landebahn in Burgas (Bulgarien) samt zugehöriger Finanzierung, einem Schiedsverfahren zwischen dem Betreiber des Flughafens Lima und dem Baukonsortium für die dort errichtete neue Infrastruktur, sowie der Teilnahme am Privatisierungsverfahren und dem Gewinn der Konzession für den Betrieb des Flughafens Jericoacoara in Brasilien.

Der **Personalausschuss** behandelte in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2025 regelmäßig die Personalsituation und den Personalaufwand bei der Fraport AG und im Konzern. Am Standort Frankfurt standen die Personalkostensteigerungen im Zuge von Tarifierhöhungen, Änderungen im Vergütungssystem der Beschäftigten, die abgebrochene Betriebsratswahl, die Ergebnisse der letzten Mitarbeiterbefragung sowie der demografische Wandel im Fokus.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum fünfmal zusammen, davon einmal virtuell. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2025 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen, die künftige Vorstandsstruktur und die Genehmigung einer Nebentätigkeit eines Vorstandsmitglieds.

Der zur Vorbereitung der Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung gebildete **Nominierungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2025 einmal zusammen und schlug dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor.

Der nach den Vorschriften des § 27 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) zu bildende **Vermittlungsausschuss** musste im Geschäftsjahr 2025 nicht einberufen werden.

Effizienzprüfung

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2025 seine regelmäßige Effizienzüberprüfung fortgeführt. Die Effizienzprüfung wurde im Berichtsjahr durch ein renommiertes Beratungsunternehmen begleitet und in der Sitzung des Aufsichtsrats am 12. Dezember 2025 vertieft diskutiert.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen

Die für die Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen diese eigenverantwortlich wahr. Die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschaft zur Unterstützung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Aufsichtsratsmitglieder bestand fort. Unmittelbar vor der Aufsichtsratssitzung am 19. September 2025 wurde der Aufsichtsrat von einem externen Referenten zum Thema Compliance, mit einem Schwerpunkt auf Antikorruptionsmaßnahmen, geschult. Die neu in den Aufsichtsrat gewählten Mitglieder erhielten umfangreiche Informationen zur Einführung in ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Fraport AG. Darüber hinaus konnten sie im Rahmen des Onboardings neuer Aufsichtsratsmitglieder Gespräche mit dem Vorstand führen und Einblicke „hinter die Kulissen“ gewinnen.

Sitzungsteilnahme

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen im Geschäftsjahr 2025 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehörten, teil:

Mitglied des Aufsichtsrats	Aufsichtsrat	Finanz- und Prüfungsausschuss	Beteiligungs- und Investitionsausschuss	Personal-ausschuss	Präsidialausschuss	Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	Nominierungsausschuss
Michael Boddenberg (Vorsitz)	6 / 6 (100 %)				5 / 5 (100 %)		1 / 1 (100 %)
Devrim Arslan	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)					
Karina Becker-Lienemann	6 / 6 (100 %)		7 / 7 (100 %)	4 / 4 (100 %)			
Dr. Bastian Bergerhoff	3 / 6 (50 %)	2 / 6 (33,34 %) ¹⁾	1 / 7 (14,29 %) ¹⁾	4 / 4 (100 %)			
Ines Born	6 / 6 (100 %)						
Hakan Bölükmeşe	6 / 6 (100 %)			4 / 4 (100 %)	4 / 5 (80 %)		
Kathrin Dahnke	6 / 6 (100 %)	1 / 6 (16,67 %) ¹⁾	7 / 7 (100 %)				
Dr. Margarete Haase	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)			5 / 5 (100 %)		1 / 1 (100 %)
Harry Hohmeister (bis 27.5.2025)	1 / 6 (16,67 %)						
Mike Josef	4 / 6 (66,67 %)				3 / 5 (60 %)		1 / 1 (100 %)
Frank-Peter Kaufmann (bis 27.5.2025)	1 / 6 (16,67 %)		2 / 7 (28,57 %) ¹⁾	1 / 4 (25 %) ¹⁾	2 / 5 (40 %) ¹⁾		
Sidar Kaya	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)		4 / 4 (100 %)			
Lothar Klemm (bis 27.5.2025)	1 / 6 (16,67 %)	2 / 6 (33,34 %) ¹⁾	2 / 7 (28,57 %) ¹⁾				
Karin Knappe	6 / 6 (100 %)		7 / 7 (100 %)	4 / 4 (100 %)			
Felix Kreutel	6 / 6 (100 %)		7 / 7 (100 %)				
Benedikt Kuhn (seit 27.5.2025)	4 / 6 (66,67 %)		1 / 7 (14,29 %) ¹⁾		3 / 5 (60 %) ¹⁾		
Dr. Michael Niggemann (seit 27.5.2025)	5 / 6 (83,34 %)						
Matthias Pöschko	6 / 6 (100 %)		7 / 7 (100 %)		5 / 5 (100 %)		
Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz)	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)			5 / 5 (100 %)		
Sonja Wärntges	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)		4 / 4 (100 %)			
Marius Weiß (seit 27.5.2025)	5 / 6 (83,34 %)	4 / 6 (66,67 %) ¹⁾		2 / 4 (50 %) ¹⁾			
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	6 / 6 (100 %)		7 / 7 (100 %)	3 / 4 (75 %)			
Özgür Yalcinkaya	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)			5 / 5 (100 %)		

¹⁾ Nicht im gesamten Geschäftsjahr 2025 Mitglied des angegebenen Ausschusses. Die Prozentangaben beziehen sich auf alle Sitzungen im Geschäftsjahr 2025.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

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

In der im Dezember 2025 veröffentlichten jährlichen Entsprechenserklärung wurde eine temporäre Ausnahme von der Einhaltung einer Empfehlung des DCGK erklärt: Nach der Empfehlung C.4 DCGK soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Frau Kathrin Dahnke nimmt vorübergehend ab dem 1. Januar 2026 insgesamt sechs Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften beziehungsweise Aufsichtsräten von konzernexternen Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahr. Es ist geplant, dass diese temporäre Abweichung vom DCGK durch das Ausscheiden aus einem Mandat innerhalb der ersten Jahreshälfte 2026 wieder entfällt.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der vollständige Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und vom Aufsichtsrat am 12. Dezember 2025 abgegebenen Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“. Die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Interessenkonflikte von Aufsichtsräten sind im Geschäftsjahr 2025 nicht aufgetreten.

Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung sowie Prüfung des Vergütungsberichts

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, prüfte den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2025 sowie den zusammengefassten Lagebericht und versah diese jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 27. Mai 2025 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erteilt.

Der Jahresabschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden nach den Regelungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften und 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 Jahresabschluss, 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. Nach Feststellung des Abschlussprüfers besteht ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungssystem, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die vorgenannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit diesen Unterlagen. Der Aufsichtsrat hat sie selbst eingehend geprüft. Die Prüfungsberichte der Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 13. März 2026 in Gegenwart des Abschlussprüfers umfassend behandelt, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erstattete in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Finanz- und Prüfungsausschuss. 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 waren keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss war damit festgestellt.

Der Bilanzgewinn der Fraport AG betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 260,5 Mio €. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 12. Dezember 2025 den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2026, einschließlich einer geplanten Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2025, genehmigt. Auf der Grundlage des in der Sitzung am 13. März 2026 festgestellten Jahresabschlusses hält

der Aufsichtsrat daran fest und schlägt der Hauptversammlung 2026 für das Geschäftsjahr 2025 eine Dividendenzahlung in Höhe von 1,00 € je Aktie vor.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 lag dem Aufsichtsrat vor. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde:

„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 den im Abhängigkeitsbericht aufgeführten Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden sonstige 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 nahm an der Besprechung des Aufsichtsrats am 13. März 2026 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teil und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts waren gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde, keine Einwendungen zu erheben. Dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer wurde zugestimmt.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde zudem mit der Prüfung des vom Vorstand und vom Aufsichtsrat erstellten Vergütungsberichts der Fraport AG zum 31. Dezember 2025 beauftragt. Über die gesetzlich erforderliche formelle Prüfung gemäß § 162 Absatz 1, 2 AktG hinaus erfolgte auch eine inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts. Der Prüfer konnte sich auf Grundlage der von ihm durchgeführten inhaltlichen Prüfung mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden und bestätigte im Rahmen seines dahingehenden Prüfungsvermerks, dass der Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 162 AktG entspricht. Der Prüfungsvermerk ist dem Vergütungsbericht beigefügt.

Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung

Dem Aufsichtsrat obliegt auch die inhaltliche Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung. Zur Vorbereitung dieser Prüfung wurde der Abschlussprüfer Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einer freiwilligen Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung mit begrenzter Sicherheit beauftragt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit der nichtfinanziellen Berichterstattung; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 13. März 2026 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung ordnungsgemäß ist und den handelsrechtlichen Anforderungen entspricht.

Personalia

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 14. März 2025 beschlossen, Herrn Prof. Dr. Zieschang mit Wirkung zum 1. Februar 2026 für die Dauer von weiteren zwei Jahren und sieben Monaten, mithin bis zum 31. August 2028, zum Mitglied des Vorstands wieder-zubestellen. Frau Anke Giesen ist nach Ablauf ihrer Bestellungsdauer mit Wirkung zum 31. Dezember 2025 aus dem Vorstand ausgeschieden.

Herr Lothar Klemm, Herr Frank-Peter Kaufmann und Herr Harry Hohmeister sind zum Ablauf der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Die Herren Benedikt Kuhn, Dr. Michael Niggemann und Marius Weiß wurden durch die Hauptversammlung am 27. Mai 2025 in den Aufsichtsrat gewählt.

Frankfurt am Main, 13. März 2026

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Boddenberg', with a long horizontal flourish extending to the right.

Staatsminister a.D. Michael Boddenberg
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Handelsgesetzbuch (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. In diesem Zusammenhang berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Grundsatz 23 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend: DCGK) über die Corporate Governance der Gesellschaft. Diese Erklärung ist Teil des zusammengefassten Lageberichts.

Der Begriff „Corporate Governance“ steht bei Fraport für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -überwachung. 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 überprüft regelmäßig die Unternehmenspraxis im Zusammenhang mit neuen gesetzlichen Vorgaben sowie weiterentwickelten nationalen und internationalen Standards und passt diese 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

Maßgebliche Grundlagen der Corporate Governance bei der Fraport AG als börsennotierter Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland sind das deutsche Aktienrecht, das Kapitalmarktrecht sowie der DCGK in seiner jeweils geltenden Fassung. Der DCGK stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international sowie national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Eine Verpflichtung zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind jedoch gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung abzugeben und hinsichtlich etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des DCGK zu informieren und diese zu begründen.

Entsprechenserklärung vom 12. Dezember 2025

Vorstand und Aufsichtsrat gaben zuletzt am 12. Dezember 2025 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ab:

„Die Fraport AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 13. Dezember 2024 sämtlichen am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022) entsprochen und wird ihnen auch zukünftig mit der folgenden temporären Ausnahme entsprechen.

Nach der Empfehlung C.4 DCGK 2022 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Das Aufsichtsratsmitglied Frau Kathrin Dahnke wird vorübergehend ab dem 1. Januar 2026 insgesamt sechs Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften beziehungsweise Aufsichtsräten von konzernexternen Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen. Es ist geplant, dass diese temporäre Abweichung vom DCGK durch das Ausscheiden aus einem Mandat innerhalb der ersten Jahreshälfte 2026 wieder entfällt.“

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

Anregungen des DCGK

Die Fraport AG erfüllt freiwillig sämtliche Anregungen des DCGK.

Angaben zu den Unternehmensführungspraktiken

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

Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

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

Vorstand

Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus die „Geschäftsordnung Vorstand“, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigelegt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind.

Der Vorstand entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und sorgt für ihre Umsetzung. Entscheidungen über grundsätzliche Fragen der Organisation, der Geschäftspolitik sowie der Investitions- und Finanzplanung der Gesellschaft sind nach der Geschäftsordnung für den Vorstand dem Gesamtvorstand zugewiesen.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf für bestimmte wesentliche Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat.

Der Vorstand der Fraport AG besteht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung aus den folgenden vier Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang. Anke Giesen ist am 31. Dezember 2025 aus dem Vorstand ausgeschieden.

Lebensläufe der Vorstandsmitglieder mit Angaben über ihre Aufgabenbereiche, ihre langjährigen Erfahrungen innerhalb und außerhalb der Fraport-Gruppe sowie ihre akademischen Ausbildungen und Abschlüsse sind zudem auf der Internetseite des Unternehmens unter www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/vorstand.html verfügbar. Sämtliche Mitglieder des Vorstands verfügen über umfangreiche Erfahrung und Expertise in den Bereichen Unternehmensstrategie und Unternehmenspolitik.

Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt in der Regel fünf Jahre. Davon abweichend verlängerte der Aufsichtsrat zuletzt im Jahr 2025 die Bestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang als Mitglied des Vorstands für weitere zwei Jahre und sieben Monate bis zum 31. August 2028. Die derzeitigen Amtsperioden der weiteren Vorstandsmitglieder haben folgende Laufzeiten: Herr Dr. Schulte bis zum 31. August 2027, Herr Dr. Prümm bis zum 30. Juni 2029 und Frau Kranenberg bis zum 31. Oktober 2030. Die Wiederbestellungen erfolgten entsprechend § 84 Absatz 1 Satz 3 AktG nicht vor Ablauf eines Jahres der jeweiligen Amtszeiten.

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder wurde vom Aufsichtsrat grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegt. Im Falle der (Wieder-)Bestellungen von Herrn Dr. Schulte bis zum 31. August 2027 und Herrn Prof. Dr. Zieschang bis zum 31. August 2028 hat sich der Aufsichtsrat jeweils mit der Altersgrenze auseinandergesetzt und beschlossen, von der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze ausnahmsweise abzuweichen. In beiden Fällen hat der Aufsichtsrat explizit beschlossen, an der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren im Übrigen festzuhalten. Für die (Wieder-)Bestellungen von Herrn Dr. Schulte beziehungsweise Herrn Prof. Dr. Zieschang und die hierfür erfolgenden Ausnahmeabweichungen von der Altersgrenze sprachen die laufenden Ausbaumaßnahmen in Frankfurt, Lima und Antalya, für die der Aufsichtsrat die Kontinuität im Amt des Vorstandsvorsitzenden und des Finanzvorstands aufgrund der langjährigen Erfahrung und Ressortzuständigkeiten für diese Projekte im Interesse der Gesellschaft für geboten hält.

Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2025, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG und das geltende Vergütungssystem des Vorstands sind unter www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html veröffentlicht.

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.

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften und Informationen über die jeweiligen Ressortzuständigkeiten finden sich im Tz. 55 des Konzern-Anhangs als Teil des Geschäftsberichts 2025.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseignervertreterinnen und -vertretern sowie Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreterinnen und -vertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist danach 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 Anteilseignervertreterinnen und -vertreter kommt, bei einer erneuten Abstimmung eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen insbesondere der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance informiert. Im Falle von etwaigen Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und vereinbarten Zielen werden diese dem Aufsichtsrat vom Vorstand unter Angabe der Gründe erläutert. Der Aufsichtsrat kann jederzeit zusätzliche Informationen vom Vorstand verlangen.

Abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen und den in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegten Fällen bedarf der Vorstand nach der Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats unter anderem für Geschäfte und Maßnahmen, die die Unternehmensstruktur oder die Unternehmensstrategie wesentlich ändern oder die zu einer wesentlichen Änderung der Unternehmensentwicklung führen.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2025 trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen zusammen, darunter eine Strategieklausur und eine konstituierende Sitzung nach Neuwahl von drei Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2025 alle in Präsenzform statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand. 2025 hat der Aufsichtsrat auch ohne den Vorstand getagt.

Der Aufsichtsrat führt regelmäßig eine Selbstbeurteilung der Wirksamkeit seiner Tätigkeit und der Tätigkeit seiner Ausschüsse durch. Die Effizienzprüfung erfolgt üblicherweise abwechselnd in einem strukturierten Prozess mithilfe externer Berater oder im Wege einer fragebogengestützten Selbstbeurteilung. Im Jahr 2025 fand die Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats mithilfe eines externen Beraters statt, deren Ergebnisse in der Sitzung des Aufsichtsrats am 12. Dezember 2025 eingehend diskutiert wurden.

Im Bericht des Aufsichtsrats erläutert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025 ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Fraport-Geschäftsberichts 2025 zu finden. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2025, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem des Aufsichtsrats sowie der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Absatz 3 AktG sind unter www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html veröffentlicht.

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
Michael Boddenberg (Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 26.05.2020)	Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.07.2020)
Dr. Bastian Bergerhoff (Mitglied im Aufsichtsrat seit 24.05.2022)	Devrim Arslan (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)
Kathrin Dahnke (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)	Karina Becker-Lienemann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)
Dr. Margarete Haase (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2011)	Ines Born (Mitglied im Aufsichtsrat seit 19.07.2022)
Mike Josef (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)	Hakan Bölükmeşe (Mitglied im Aufsichtsrat seit 29.05.2018)
Benedikt Kuhn (Mitglied im Aufsichtsrat seit 27.05.2025)	Sidar Kaya (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)
Dr. Michael Niggemann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 27.05.2025)	Karin Knappe (Mitglied im Aufsichtsrat seit 08.06.2022)
Sonja Wärntges (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.10.2020)	Felix Kreutel (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)
Marius Weiß (Mitglied im Aufsichtsrat seit 27.05.2025)	Matthias Pöschko (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2021)
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.05.2012)	Özgür Yalcinkaya (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften finden sich in Tz. 56 des Konzern-Anhangs als Teil des Fraport-Geschäftsberichts 2025. Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/aufsichtsrat.html verfügbar.

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 2025	Mitglieder Regel- anzahl	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen > Befassung insbesondere mit > der Prüfung der Rechnungslegung, > der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, > der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionssystems, 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 Konzern-Nachhaltigkeitserklärung, 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) Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Kathrin Dahnke Sidar Kaya Sonja Wärntges Marius Weiß Özgür Yalcinkaya
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Investitionswesens und Vorbereitung von Beschlüssen bzw. Entscheidungen über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > Abschließende Entscheidung über die Gründung, den Erwerb oder die Veräußerung von unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungsunternehmen, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Gesellschaft aus der Investitions- bzw. 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	7	8	Kathrin Dahnke (Vorsitz) Felix Kreutel (stellvertretender Vorsitz) Karina Becker-Lienemann Dr. Bastian Bergerhoff Karin Knappe Benedikt Kuhn Matthias Pöschko Prof. Dr.-Ing. 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	Hakan Bölükmeşe (Vorsitz) Marius Weiß (stellvertretender Vorsitz) Karina Becker-Lienemann Dr. Bastian Bergerhoff Sidar Kaya Karin Knappe Sonja Wärntges Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidialausschuss	> Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern	Nach Bedarf	5	8	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmeşe Dr. Margarete Haase Mike Josef Benedikt Kuhn Matthias Pöschko Özgür Yalcinkaya
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	> Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmeşe Mike Josef
Nominierungsausschuss	> Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung	Nach Bedarf	1	3	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Dr. Margarete Haase Mike Josef

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 acht Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie die Gewinnverwendung, die Wahl und Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder sowie die Entlastung der Vorstandsmitglieder, die Wahl des Abschlussprüfers, die Änderung der Satzung der Gesellschaft, die Aufsichtsratsvergütung, die Billigung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder 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 in der Hauptversammlung eine Stimme.

Der Vorstand ist gemäß der Satzung ermächtigt vorzusehen, dass

- die Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Ort der Hauptversammlung abgehalten wird (virtuelle Hauptversammlung). Die aktuell gültige Ermächtigung ist befristet und gilt für Hauptversammlungen, die innerhalb von drei Jahren nach der im Juni 2023 erfolgten Handelsregistereintragung dieser Satzungsregelung durchgeführt werden. Es ist geplant, der Hauptversammlung 2026 wieder eine auf drei Jahre befristete Ermächtigung vorzuschlagen;
- Aktionäre ihre Stimme schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation abgeben dürfen (Briefwahl);
- Aktionäre an einer Hauptversammlung, die keine virtuelle Hauptversammlung im Sinne der Satzung ist, auch ohne Anwesenheit an deren Ort und ohne Bevollmächtigte teilnehmen und sämtliche oder einzelne ihrer Rechte ganz oder teilweise im Wege der elektronischen Kommunikation ausüben können (Onlineteilnahme).

Die Hauptversammlung fand im Jahr 2025 als Präsenzveranstaltung statt.

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

Nach dem Aktiengesetz muss bei der Fraport AG als börsennotierter Gesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt und deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein (Mindestbeteiligungsgebot). Im Geschäftsjahr 2025 hat die Fraport AG dieser Vorgabe entsprochen.

Für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sind Zielgrößen und Fristen für die Erreichung dieser Ziele festzulegen.

Eine Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat ist bei der Fraport AG nicht erforderlich, da für den Aufsichtsrat der Fraport AG gemäß § 96 Absatz 2 AktG bereits eine feste Geschlechterquote gilt.

Zielgrößen für den Vorstand

Gilt für den Vorstand das oben genannte Mindestbeteiligungsgebot, entfällt nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes die Pflicht zur Festlegung einer Zielgröße für die Beteiligung von Frauen im Vorstand. Im Geschäftsjahr 2025 erreichte der Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG 40 %. Seit dem Ausscheiden von Anke Giesen aus dem Vorstand beträgt der Frauenanteil ab dem 1. Januar 2026 noch 25 %. Dies entspricht auch dem gesetzlichen Mindestbeteiligungsgebot.

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Nach § 76 Absatz 4 AktG und Grundsatz 3 DCGK legt der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen fest.

Der Vorstand hat für die Fraport AG eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“ an den Vorstand) von 31,8 % und eine Zielgröße von 30,9 % für den Frauenanteil in der darunterliegenden Führungsebene („direct reports“ an die erste Führungsebene nach dem Vorstand) für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2026 festgelegt. Für den Konzern hat der Vorstand darüber hinaus für denselben Zeitraum eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“ an den Vorstand) von 30,8 % und eine Zielgröße von 30,2 % für den Frauenanteil in der darunterliegenden Führungsebene („direct reports“ an die erste Führungsebene nach dem Vorstand) beschlossen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 lag der Frauenanteil bei der Fraport AG in der ersten Führungsebene bei 33,3 % und in der zweiten Führungsebene bei 27,5 %. Im Konzern in Deutschland belief sich der Frauenanteil in der ersten Führungsebene auf 29,7 % und in der zweiten Führungsebene auf 32,0 %.

Der Vorstand hat 2025 bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen darüber hinaus auf Vielfalt (Diversity) geachtet und dabei insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen angestrebt. Hierzu wurden bereits in der Vergangenheit verschiedene Programme verabschiedet, die die Förderung von Frauen in Führungspositionen und die Vielfalt für Fraport festschreiben.

Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Gemäß § 96 Absatz 2 AktG (Grundsatz 11 DCGK) ist bei Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Anteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen. Der Aufsichtsrat hat im Zusammenhang mit der letzten Nachwahl zum Aufsichtsrat im Jahr 2025 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseignervertreter und der Seite der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat getrennt zu erfüllen sind. Diese Anforderungen wurden mit der Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Fraport AG im Jahr 2025 erfüllt. Dieser Zielsetzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat seit der Neuwahl in der Hauptversammlung 2023 beziehungsweise der Nachwahl zum Aufsichtsrat in der Hauptversammlung 2025 aus vier weiblichen und sechs männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

Die Nachwahl war erforderlich, weil mit Ablauf der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 die Amtszeit von Herrn Frank-Peter Kaufmann und Herrn Lothar Klemm im Aufsichtsrat der Fraport AG endete und Herr Harry Hohmeister sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft mit Wirkung zum Ablauf dieser Hauptversammlung niedergelegt hat. Die Hauptversammlung hat am 27. Mai 2025 Herrn Benedikt Kuhn, Herrn Dr. Michael Niggemann und Herrn Marius Weiß als Anteilseignervertreter für fünf Jahre in den Aufsichtsrat der Fraport AG gewählt.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats; Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand sowie Nachfolgeplanung für den Vorstand; Expertise und Qualifikationsmatrix der Mitglieder des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat für seine Mitglieder folgendes Anforderungsprofil aufgestellt:

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 Aufsichtsrats Tätigkeit 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 festgelegten Regelaltersgrenze von 72 Jahren im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl, von der im begründeten Einzelfall abgewichen werden darf, soweit keine Zweifel an der Eignung der vorgeschlagenen Personen bestehen und deren Wahl trotz Überschreitens der Altersgrenze im Interesse des Unternehmens zweckmäßig erscheint, sowie der vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgrößen von einem Anteil von in der Regel mindestens 30 % an Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat, die zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht älter als 62 Jahre sind, 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.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats war zum Zeitpunkt der jeweils letzten (Wieder-)Wahl in den Aufsichtsrat älter als 72 Jahre. Zudem entsprach die Anteilseignerseite dem Anforderungsprofil für die Mitglieder des Aufsichtsrats, wonach mehr als 30 % der zur Wahl stehenden Kandidatinnen und Kandidaten nicht älter als 62 Jahre sein sollen. Bei der Wahl der Anteilseignervertreter im Jahr 2023 waren fünf Kandidaten nicht älter als 62 Jahre. Auch nach der Neuwahl von drei Anteilseignervertretern im Jahr 2025 sind derzeit sieben Anteilseignervertreter nicht älter als 62 Jahre. Damit waren im Berichtsjahr stets mehr als 30 % der Anteilseignervertreter nicht älter als 62 Jahre.

Gemäß § 100 Absatz 5 AktG muss mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Laut der Empfehlung D.3 des DCGK soll der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung aus besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung aus besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören gemäß der Empfehlung D.3 des DCGK auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Mit den Aufsichtsratsmitgliedern Frau Dr. Margarete Haase, die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses ist, und Frau Sonja Wärntges verfügen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses über den nach § 100 Absatz 5 AktG geforderten Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Darüber hinaus verfügt auch Frau Kathrin Dahnke über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und Abschlussprüfung im Sinne des § 100 Absatz 5 AktG.

Frau Dr. Haase hat ein Studium zur Diplom-Kauffrau an der Wirtschaftsuniversität Wien absolviert und wurde dort promoviert. Zusätzlich absolvierte sie das Executive Education Programme der Harvard Business School in Boston. Frau Dr. Haase verantwortete im Verlauf ihres beruflichen Werdegangs zahlreiche Funktionen, die sie als Expertin auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung ausweisen. Sie war unter anderem Leiterin im Controlling, Bereichsleiterin für die Konzern-Planung und -Steuerung, kaufmännische Leiterin, Director Corporate Audit sowie Vorstandsmitglied von Gesellschaften des Daimler-Konzerns. Bis April 2018 war Frau Dr. Haase Vorstand für Corporate Finance, Human Resources und Investor Relations bei der Deutz AG. Seit Februar 2016 ist Frau Dr. Haase Mitglied der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

Frau Wärntges absolvierte ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der TU Braunschweig und der Universität Hannover, das sie als Diplom-Ökonomin abschloss. Frau Wärntges war mehrere Jahre bei führenden Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig und ist seit 2013 Finanzvorstand und seit 2017 zudem Vorstandsvorsitzende der BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG). In dieser Funktion verantwortet Frau Wärntges unter anderem „Environmental, Social & Governance“- und Nachhaltigkeitsthemen sowie den Nachhaltigkeitsbericht, den die BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG) seit 2011 aufstellt.

Frau Dahnke absolvierte ein Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Georg-August-Universität Göttingen mit dem Abschluss zur Diplom-Kauffrau. Sie leitete die Finanzabteilung bei der Beiersdorf AG, war Direktorin für Finanzen und Mitglied des Vorstands für den Bereich Finanzen und Controlling bei der DMG Mori Seiki Aktiengesellschaft (vormals: GILDEMEISTER AG) und war Finanzvorständin (CFO) sowohl bei der OSRAM Licht AG als auch bei der Ottobock SE & Co KGaA.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG erfüllt damit die aktienrechtlichen Anforderungen im Hinblick auf das Erfordernis von Aufsichtsratsmitgliedern mit Sachverstand in den Bereichen Rechnungslegung und Abschlussprüfung.

Dem Aufsichtsrat soll auf der Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören; dabei soll die Eigentümerstruktur berücksichtigt werden (vgl. Empfehlung C.6 DCGK). Hierzu hat der Aufsichtsrat beschlossen, dass dem Gremium mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen.

Die oben genannten Ziele und Empfehlungen wurden und werden nach Einschätzung der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat dadurch erfüllt, dass dem Aufsichtsrat im Berichtsjahr mit Frau Dr. Margarete Haase, Frau Kathrin Dahnke, Frau Prof. Dr. Ing. Katja Windt sowie Frau Sonja Wärntges vier von der Gesellschaft, ihrem Vorstand sowie von den kontrollierenden Aktionären (Land Hessen und Stadt Frankfurt) unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehörten.

Darüber hinaus erfüllt die Fraport AG auch die Empfehlungen C.7 und C.9 DCGK, wonach mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter von der Gesellschaft und vom Vorstand beziehungsweise mindestens zwei der Anteilseignervertreter unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein sollen. Bei der Einschätzung der Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats von der Gesellschaft und vom Vorstand soll nach der Empfehlung C.7 des DCGK unter anderem berücksichtigt werden, ob das Aufsichtsratsmitglied dem Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren angehört.

Frau Dr. Haase ist nach Einschätzung der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats trotz der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Fraport AG von mehr als zwölf Jahren (Mitglied seit 1. Januar 2011) als von der Gesellschaft und vom Vorstand unabhängig einzuordnen. Aufgrund ihrer Persönlichkeit, ihrer Integrität sowie ihrer Professionalität, verbunden mit langjährigen diversen beruflichen Tätigkeiten mit Führungsverantwortung außerhalb von Fraport, bestehen keine Zweifel im Hinblick auf ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und vom Vorstand. Frau Dr. Haase zeigt durch ihre Arbeit als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses, dass sie in ihrer Aufsichtsratsarbeit bei der Fraport AG über die notwendige kritische Distanz zu der Gesellschaft und dem Vorstand verfügt. Aufgrund ihrer Souveränität führt sie offen Diskussionen mit dem Vorstand und hinterfragt Vorlagen kritisch. Dr. Haase ist ferner auch Mitglied des Aufsichtsrats der ING Bank und Vorsitzende des Aufsichtsrats der ams OSRAM AG, was ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und ihrem Vorstand unterstreicht.

Auch Frau Prof. Dr.-Ing. Windt gehört dem Aufsichtsrat mehr als zwölf Jahre an (seit 11. Mai 2012). Sie war bis Ende 2025 Mitglied der Geschäftsführung und Chief Digital Officer (CDO) der SMS group GmbH in Mönchengladbach. Seit 1. Februar 2026 ist sie als Chief Operating Officer (COO) bei der Endress+Hauser Group tätig. Beide Unternehmen haben keine beziehungsweise keine wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zur Fraport AG. Frau Prof. Dr.-Ing. Windt verfügt darüber hinaus über eine langjährige wissenschaftliche Karriere und ist Mitglied der Leopoldina, der Nationalen Akademie der Wissenschaften. Aufgrund ihrer unabhängigen akademischen und beruflichen Tätigkeit, ihrer Unabhängigkeit von geschäftlichen Interessen der Fraport AG, ihrer langjährigen Erfahrung und ihrer Persönlichkeit ist Frau Prof. Dr.-Ing. Windt trotz ihrer längeren Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat nach Einschätzung der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats als unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex anzusehen.

Dem Aufsichtsrat gehören keine ehemaligen Mitglieder des Vorstands der Fraport AG an.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand und auf Grundlage der Vorarbeit durch den Präsidialausschuss für die langfristige Nachfolgeplanung des Vorstands. Bei der langfristigen Nachfolgeplanung werden die Anforderungen des Aktiengesetzes und des DCGK berücksichtigt (zum Beispiel in Bezug auf Alter, Geschlecht sowie Bildungs- und Berufshintergrund). Unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen, der Struktur des Vorstands einschließlich der Ressortverteilung und der genannten persönlichen Kriterien entwickelt der Präsidialausschuss ein Idealprofil, auf dessen Basis er eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellt. Mit diesen Kandidaten werden strukturierte Gespräche geführt. Anschließend wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auch auf die Diversität in diesem Gremium (Empfehlung B.1 DCGK). Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat hinsichtlich des Vorstands – vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Qualifikation seiner Mitglieder – derzeit noch kein ausformuliertes Diversitätskonzept.

Der Stand der Umsetzung des Anforderungsprofils für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport AG ist im Überblick in der nachstehenden Qualifikationsmatrix dargestellt. Die allgemeinen Anforderungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport AG sind von allen Aufsichtsratsmitgliedern erfüllt. Dies beinhaltet ein allgemeines Verständnis der Luftverkehrswirtschaft, insbesondere des Marktumfelds eines Flughafenbetreibers, der einzelnen Geschäftsfelder, der Kundenbedürfnisse, der Regionen, in denen die Fraport AG tätig ist, und Expertise auf dem Gebiet der Unternehmenspolitik und der strategischen Ausrichtung des Unternehmens sowie des Gesamt-Konzerns. Die zum Zeitpunkt dieser Erklärung im Amt befindlichen Mitglieder des Aufsichtsrats sind folglich in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem Fraport tätig ist, vertraut.

Die nachstehende Tabelle enthält nähere Angaben zu den derzeitigen Mitgliedern des Aufsichtsrats. Die darin dargestellten Qualifikationen beruhen auf einer Selbsteinschätzung der jeweiligen Aufsichtsratsmitglieder, die vor der Abgabe der Erklärung zur Unternehmensführung jährlich wiederholt wird.

Qualifikationsmatrix: Anteilseignervertreter

	Michael Boddenberg	Dr. Bastian Bergerhoff	Kathrin Dahnke	Dr. Margarete Haase	
Mitglied seit	26.05.2020	24.05.2022	23.05.2023	01.01.2011	
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	weiblich	
Geburtsjahr	1959	1968	1960	1953	
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Österreichisch	
Ausbildungshintergrund	Meister im Fleischerhandwerk	Promovierter Diplom-Physiker	Diplom-Kauffrau	Promovierte Diplom-Kauffrau	
Beruf	Hessischer Staatsminister a.D. Mitglied des Hessischen Landtags	Stadtkämmerer und Dezernent für Finanzen, Beteiligungen und Personal der Stadt Frankfurt am Main	Selbstständige Unternehmensberaterin	Selbstständige Unternehmensberaterin	
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i.S.d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	X	X	X	
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)			X	X	
Personalführung/Personalmanagement	X	X		X	
Internationale Geschäftsaktivitäten/ Internationale Erfahrung			X	X	
Rechnungslegung	X		X	X	
Abschlussprüfung			X	X	
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement		X	X	X	
Recht und Compliance					
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung	X	X	X	X	
Strategieentwicklung und -umsetzung	X	X	X	X	
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit		X		X	

Qualifikationsmatrix: Arbeitnehmervertreter

	Devrim Arslan	Karina Becker-Lienemann	Ines Born	Hakan Bölükmeşe	
Mitglied seit	31.05.2013	23.05.2023	19.07.2022	29.05.2018	
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	
Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	männlich	
Geburtsjahr	1977	1970	1989	1976	
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch/Türkisch	
Ausbildungshintergrund	Kfz-Mechaniker	Kaufmännische Ausbildung; Ausbildung im medizinisch- dermatologischen Bereich	Verwaltungsfachwirtin und Kauffrau für Bürokommunikation	Chemielaborant, geprüfter Flugzeugabfertiger und Studium an der europäischen Akademie der Arbeit	
Beruf	Vorstandsvorsitzender Kreisverband Flughafen Frankfurt der komba Gewerkschaft	Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG und Vorsitzende des Konzern-Betriebsrates der Gebr. Heinemann SE & Co. KG	Gewerkschaftssekretärin (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA- Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer	
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)	X	X	X	X	
Personalführung/Personalmanagement	X	X	X	X	
Internationale Geschäftsaktivitäten/Internationale Erfahrung					
Rechnungslegung			X		
Abschlussprüfung					
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement					
Recht und Compliance			X		
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung			X		
Strategieentwicklung und -umsetzung					
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit					

	Mike Josef	Benedikt Kuhn	Dr. Michael Niggemann	Sonja Wärrntges	Marius Weiß	Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
	23.05.2023	27.05.2025	27.05.2025	16.10.2020	27.05.2025	11.05.2012
	Mai 2028	Mai 2030	Mai 2030	Mai 2028	Mai 2030	Mai 2028
	männlich	männlich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
	1983	1986	1974	1967	1975	1969
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Diplom-Politologe	M.A. Politikwissenschaften	Jurist	Diplom-Kauffrau	Jurist	Promovierte Diplom-Ingenieurin Maschinenbau
	Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main	Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei des Landes Hessen	Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa (Personal und Recht, Arbeitsdirektor)	Vorsitzende des Vorstands der BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG)	Mitglied des Hess. Landtags und selbstständiger Rechtsanwalt	Mitglied der Geschäftsführung der Endress+Hauser Group
	X	X		X	X	X
			X	X		X
	X	X	X	X	X	X
			X	X		X
			X	X		
			X	X		
		X	X	X		X
		X	X		X	X
		X	X	X		X
	X	X	X	X	X	X
				X		X

	Sidar Kaya	Karin Knappe	Felix Kreutel	Matthias Pöschko	Mathias Venema	Özgür Yalcinkaya
	23.05.2023	08.06.2022	23.05.2023	01.01.2021	01.07.2020	23.05.2023
	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich
	1989	1975	1974	1973	1972	1978
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik	Physiklaborantin, Dipl.-Ing. Umwelttechnik/Umweltmesstechnik und Master of Arts Personalentwicklung	Diplom-Ingenieur (Bauingenieurwesen); Master of Business Administration	Kfz-Mechatroniker/Rettungssanitäter/Hauptbrandmeister Werkfeuerwehrmann	Magister Politikwissenschaft, Volkswirtschaftslehre sowie Mittlere und Neuere Geschichte	Ausbildung zum Metallbauer
	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	VP HRP-DI Diversity and Inclusion Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG	Feuerwehrmann Fraport AG	Gewerkschaftssekretär (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH
	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer
	X	X	X	X	X	X
	X	X	X		X	X
		X				
		X	X		X	
		X	X		X	
		X	X			

Compliance

Die Sicherstellung integren Handelns aller Beschäftigten weltweit hat für Fraport eine hohe Bedeutung. Compliance ist eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens gelten bei Fraport Richtlinien, die von den Beschäftigten einzuhalten sind. Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte 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. Der Verhaltenskodex wird fortlaufend überprüft und bei Bedarf aktualisiert.

Für Beschäftigte, Kunden, Lieferanten und sonstige Dritte stehen weltweit mehrere Wege zur Verfügung, um potenzielle Compliance-Verstöße sicher und vertrauenswürdig melden zu können. Darunter fallen auch Hinweise auf Verstöße gegen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, wie Menschenrechtsverstöße sowie Umweltdelikte. Fraport hat hierfür ein elektronisches Hinweisgebersystem eingerichtet und eine externe Ombudsperson benannt. Beschäftigte können sich darüber hinaus an interne Vertrauenspersonen wenden. Die eingegangenen Hinweise werden sorgfältig und gewissenhaft bewertet und untersucht. Compliance-Verstöße werden systematisch geahndet und festgestellte Missstände werden beseitigt. Hinweisgebende werden durch höchste Vertraulichkeit und, sofern möglich, durch Sicherstellung ihrer Anonymität geschützt. Die Beschäftigten von Fraport werden regelmäßig über verschiedene interne Kanäle zum Thema Compliance informiert und absolvieren Schulungen dazu. Den Beschäftigten stehen über Informationsportale der Verhaltenskodex und die übrigen im 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 vereinbarenden Lieferantenkodex verpflichtet diese, die jeweils geltenden nationalen Gesetze und die relevanten international anerkannten Normen, Leitsätze und Prinzipien einzuhalten, wie sie auch im Verhaltenskodex verankert sind.

Das Compliance-Management-System (CMS) von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integrale und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht. Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine rollierende Compliance-Risikoanalyse (CRA), zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Beim Compliance-System im Fraport-Konzern ist zwischen zentraler und lokaler Ebene zu unterscheiden. Der Gesamtvorstand der Fraport AG trägt dabei die Verantwortung für die Organisation des Themas Compliance auch im Fraport-Konzern. Er hat den Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“, der zugleich als Chief Compliance Officer fungiert, mit der Weiterentwicklung, der Organisation und dem Betrieb des CMS der Fraport AG beauftragt. Die Konzern-Gesellschaften sind verpflichtet, ein lokales CMS nach in den einschlägigen Konzern-Richtlinien vorgegebenen Mindestvorgaben einzurichten. Die Verantwortung für die einzelnen CMS im Konzern liegt bei dem lokalen Management der jeweiligen Konzern-Gesellschaft. Die zentrale CMS-Organisation ist verantwortlich für die Konzern-Vorgaben zu Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der lokalen CMS. Der Finanz- und Prüfungsausschuss wird durch den Vorstand mindestens einmal jährlich über den Stand des CMS im Konzern unterrichtet.

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. Fraport bietet gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten sowie eine ausgeprägte Unternehmensethik. Das seit Langem bestehende Ziel von Fraport, allen Beschäftigten hohe Arbeitsplatzsicherheit zu bieten, ist gerade im aktuellen Arbeitsmarkt ein bedeutender Faktor für die Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber. Auch ein ganzheitlicher, integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz ist wesentlicher Bestandteil der unternehmerischen Gesamtverantwortung Fraports. Sowohl am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen wurden entsprechend umfassende Schutzmaßnahmen ergriffen.

Ziel der Konzern-Strategie Fraport.2030 ist es, die Kundinnen und Kunden zu begeistern und aus finanzwirtschaftlicher Perspektive die gesetzten Ziele beim EBITDA und Free Cash Flow im Jahr 2030 zu erreichen. Dieser Anspruch spiegelt sich in den drei zentralen strategischen Prioritäten wider: Wachstum & Nachhaltigkeit, Effizienz & Innovation sowie Top-Arbeitgeber.

Die Unternehmensstrategie enthält neben den genannten finanziellen Zielen somit auch ökologische und soziale Prioritäten und bildet hierdurch das Grundverständnis von Fraport für eine ausgewogene Unternehmensführung ab. Mit „Wachstum & Nachhaltigkeit“, „Effizienz & Innovation“ und „Top-Arbeitgeber“ ist das Thema Nachhaltigkeit eine der strategischen Prioritäten des Fraport-Konzerns. Der Fraport-Konzern sieht sich in diesem Rahmen zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt verpflichtet. Das Thema Nachhaltigkeit hatte bei Fraport bereits in den vergangenen Jahren eine besondere Bedeutung. Erklärtes Ziel der Fraport AG und des Fraport-Konzerns ist es, bis 2045 Neutralität im Hinblick auf alle Treibhausgase (Net Zero) in Scope 1 (direkte Emissionen) und 2 (indirekte Emissionen) zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern ambitionierte Meilensteine für Reduzierungen von Treibhausgasen auf dem Weg zur angestrebten Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 beschlossen. Im Jahr 2022 wurde hierfür ein „Masterplan Dekarbonisierung“ zur Erreichung der Klimaschutzziele von Fraport verabschiedet.

Nach der Fraport AG wurde der „Masterplan Dekarbonisierung“ im Laufe des Geschäftsjahres 2023 erfolgreich im gesamten Fraport-Konzern ausgerollt. In diesem Rahmen haben die Auslandsbeteiligungen analog zum Vorgehen am Standort Frankfurt Maßnahmen für einen CO₂-Reduktionspfad definiert. Für die kontinuierliche Überwachung der Umsetzung des „Masterplans Dekarbonisierung“ wurde ein Dekarbonisierungsboard geschaffen, das regelmäßig über den Stand der Umsetzung an den Vorstand berichtet. Beispiele für die zahlreichen konkreten Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen sind die Errichtung einer Freiflächen-Photovoltaikanlage an der Landebahn Nord-West, der zunehmende Einkauf von Grünstrom und der Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe von Fahrzeugen am Standort Frankfurt. Basierend auf den Erkenntnissen des Dekarbonisierungsboards hat der Vorstand im Jahr 2024 beschlossen, nicht nur CO₂-Emissionen, sondern sämtliche Treibhausgase in die Reduktionsziele einzubeziehen und dabei auf Treibhausgasneutralität (Net Zero) als neues, übergreifendes Konzern-Ziel abzustellen. Danach verpflichtet sich der Fraport-Konzern, bis zum Jahr 2045 an seinem Heimatstandort Frankfurt sowie an allen weiteren vollkonsolidierten Standorten weltweit das Ziel Net Zero in Scope 1 und 2 zu erreichen. Damit folgt Fraport der Net-Zero Initiative des ACI Europe (Airports Council International Europe) und einer Vielzahl weiterer internationaler Flughäfen.

Neben der Verfolgung der finanzwirtschaftlichen Ziele ist die Berücksichtigung der durch den Vorstand definierten nichtfinanziellen Kriterien Teil der Vorstandsbesfassungen. Mittels nichtfinanzieller Kennzahlen wie der Treibhausgasemissionen, die zum 30. Juni und zum 31. Dezember eines Kalenderjahres erhoben werden, und der Zufriedenheit der Beschäftigten, die jährlich ermittelt wird, misst das Unternehmen regelmäßig den Grad der Zielerreichung. Die Unternehmensplanung enthält Projekte und Maßnahmen zur Erreichung der finanziellen und der nachhaltigkeitsbezogenen Ziele. Auch die Höhe der Vergütung der Mitglieder des Vorstands ist an die Erreichung wesentlicher Konzern-Ziele – insbesondere das nachhaltige Wachstum in Frankfurt am Main und international sowie die Steigerung der Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit – gekoppelt. Die seit dem 1. Januar 2025 geltenden Änderungen des Vorstandsvergütungssystems zielen insbesondere darauf ab, die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie des Fraport-Konzerns noch stärker zu incentivieren.

Schließlich engagiert sich die Fraport AG durch Vereinsförderungen und die Unterstützung ehrenamtlicher Tätigkeiten gesellschaftlich, kulturell und sozial.

Weitere Unternehmensführungspraktiken sind auf der Webseite des Unternehmens unter www.fraport.de öffentlich zugänglich.

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 erfolgen im Vergütungsbericht. Der Vergütungsbericht wurde einer formellen und inhaltlichen Prüfung durch den Abschlussprüfer Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, unterzogen. Der Vergütungsbericht ist als gesondertes Dokument unter www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html veröffentlicht.

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

Gemäß Artikel 19 der 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 50.000 € 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 Chancenmanagementsystem eingeführt. Die Struktur des Risiko- und Chancenmanagementsystems 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 Interne Kontrollsystem (IKS) sowie das Risikomanagementsystem (RMS) sind durch Richtlinien im Fraport-Konzern implementiert. Im Risikomanagementsystem werden auch die Maßnahmen zur Erfüllung der nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensziele (fortlaufend) einer Abweichungsanalyse unterzogen.

Zur Angemessenheitsprüfung werden die Prozesse, Risiken und Kontrollen im zentralen IKS jährlich überprüft und aktualisiert. Die Wirksamkeitsprüfung des IKS erfolgt durch ein jährliches Control-Self-Assessment durch die Kontrollverantwortlichen mit Freigabe durch die Prozessverantwortlichen (Vier-Augen-Prinzip). Die Ergebnisse des Control-Self-Assessments werden jährlich im Finanz- und Prüfungsausschuss präsentiert. Das IKS sowie die Weiterentwicklung des RMS werden durch die Interne Revision überprüft.

Das Risikofrüherkennungssystem ist zudem Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer. Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems 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 2025 ist dies für das Geschäftsjahr 2025 die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main (nachfolgend: Deloitte). Vor der Unterbreitung des Wahlvorschlags haben der Aufsichtsrat und sein Finanz- und Prüfungsausschuss eine Unabhängigkeitserklärung von Deloitte eingeholt. Die Prüfung des Konzern-Abschlusses 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 Konzern-Abschlusses 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 Konzern-Abschlusses oder des zusammengefassten Lageberichts Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der vom Vorstand und vom Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Der Abschlussprüfer nahm unterjährig auch an den Beratungen des Finanz- und Prüfungsausschusses zu den Konzern-Zwischenabschlüssen und an den Beratungen des Aufsichtsrats der Fraport AG über den Jahres- und Konzern-Abschluss teil. Entsprechend der Empfehlung D.10 des DCGK diskutierte der Finanz- und Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Die Vorsitzende des Prüfungsausschusses Frau Dr. Haase tauschte sich regelmäßig mit dem Abschlussprüfer über den Fortgang der Prüfung aus und berichtete dem Ausschuss hierüber. Der Finanz- und Prüfungsausschuss berät regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

Offenlegung der Zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung

Die Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung hat der Vorstand am 17. März 2026 unter www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2025

Die Finanzmärkte entwickelten sich im Jahr 2025 insgesamt positiv. Trotz Unsicherheiten mit Blick auf die Einführung neuer Zölle erzielten US-amerikanische, europäische und asiatische Aktienmärkte deutliche Kursgewinne. Treiber waren der anhaltende Boom bei künstlicher Intelligenz, eine stabilere Inflationsentwicklung sowie die Geldpolitik der Zentralbanken. Eine insgesamt robuste Konjunktur und stabile Arbeitsmärkte verhinderten größere Rezessionsängste, während geopolitische Entwicklungen meist nur kurzfristige Auswirkungen hatten.

Der deutsche Leitindex DAX setzte seinen Aufwärtstrend auch 2025 fort und legte um 23,0 % zu. Im Mai überschritt er erstmals die 24.000-Punkte-Marke und erreichte im Oktober mit 24.611 Punkten sein bisheriges Rekordhoch. Zum Jahresende schloss der Index leicht darunter bei 24.490 Punkten. Analog dazu zeigte der MDAX, der die mittelgroßen deutschen Werte abbildet, eine positive Entwicklung. Er legte um 19,7 % zu und beendete das Jahr bei 30.617 Punkten.

Auch die Fraport-Aktie verbuchte 2025 ein deutliches Wachstum und legte im Jahresverlauf um 19,6 % zu, sodass sie bei 69,95 € schloss. Während des operativ schwächsten Quartals zu Jahresbeginn zeigte die Aktie eine nahezu flache Entwicklung, sodass sie zum 31. März 2025 mit einem leichten Minus von 1,1 % schloss. Mit Beginn des Sommerflugplans in Frankfurt wuchs das Vertrauen der Anleger ab April und führte zu einem Kursanstieg von 10,5 % im zweiten Quartal. Während der Kurs der Fraport-Aktie im Juli nahezu stagnierte, stieg der Börsenwert im August stark an und erreichte am 15. August 2025 mit 78,30 € seinen Jahreshöchstwert. Dies war vor allem auf die Entwicklung des freien Cashflows zurückzuführen, der aufgrund rückläufiger Investitionen erstmals seit acht Jahren einen positiven Wert zur Publikation der Finanzzahlen des Quartals erreichte. Zum Ende des dritten Quartals stand ein starkes Plus von 15,0 %. Im vierten Quartal führten unter anderem Gewinnmitnahmen zu Ende des Jahres zu einem Kursrückgang von 4,9 %.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag inklusive strategischer Aktionäre, die nicht dem Free Float zugerechnet werden, zum Jahresschluss bei rund 6,5 Mrd € (im Vorjahr: 5,4 Mrd €). Die Aktie belegte, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 18. Rang der 50 MDAX-Titel. Nach Abzug der strategischen Aktionäre Land Hessen, Stadt Frankfurt und der Deutschen Lufthansa belief sich die indexrelevante Marktkapitalisierung auf knapp 2,5 Mrd € (im Vorjahr: 2,1 Mrd €). Mit durchschnittlich 143.290 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie im Jahr 2025 leicht unter dem Vorjahresniveau von 148.432.

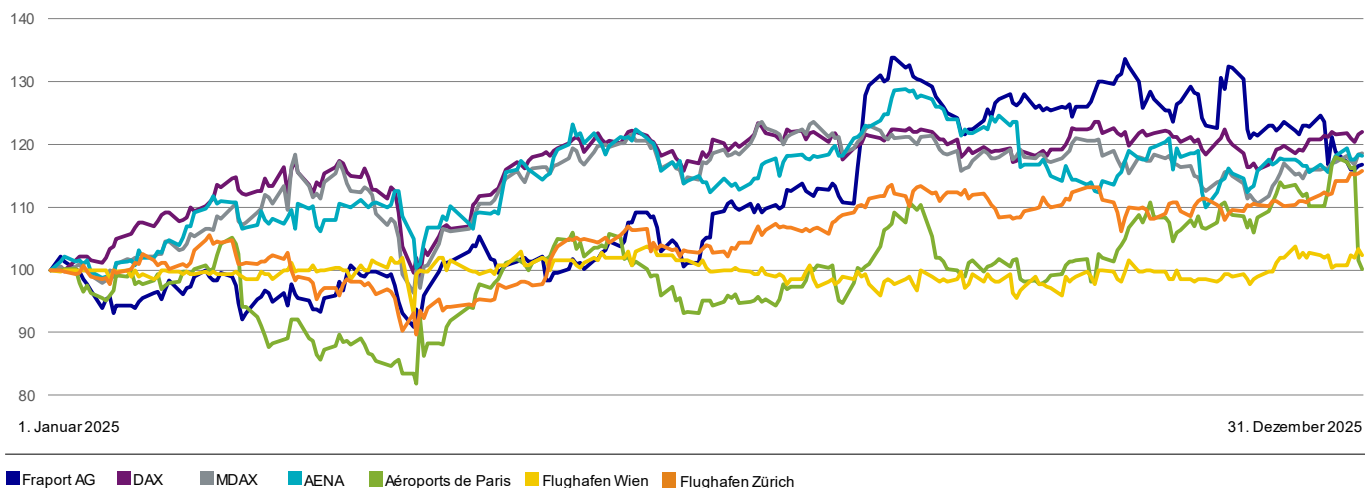
Fraport-Aktie

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Eröffnungskurs in €	58,55	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86
Schlusskurs in €	69,95	58,50	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46
Veränderung absolut in €	+11,45	+3,74	+16,71	-21,13	+9,82	-26,42	+13,32	-29,40
Veränderung in %	+19,6	+6,8	+43,9	-35,7	+19,9	-34,9	+21,3	-32,0
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	78,30	58,90	56,80	67,62	68,30	75,50	78,68	96,94
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	53,15	44,02	38,05	36,20	43,12	30,01	61,44	61,56
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	65,03	49,77	49,10	48,08	55,58	44,52	73,20	79,18
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	143.290	148.432	149.680	202.994	256.728	398.143	128.953	160.367
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	6.468	5.409	5.064	3.518	5.472	4.564	7.007	5.776

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughafen-Betreiber wiesen im Jahr 2025 folgende Entwicklungen auf: AENA +19,8 %, Aéroports de Paris -1,0 %, Flughafen Wien +1,9 % und Flughafen Zürich +15,7 %.

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und zu den europäischen Wettbewerbern 2025

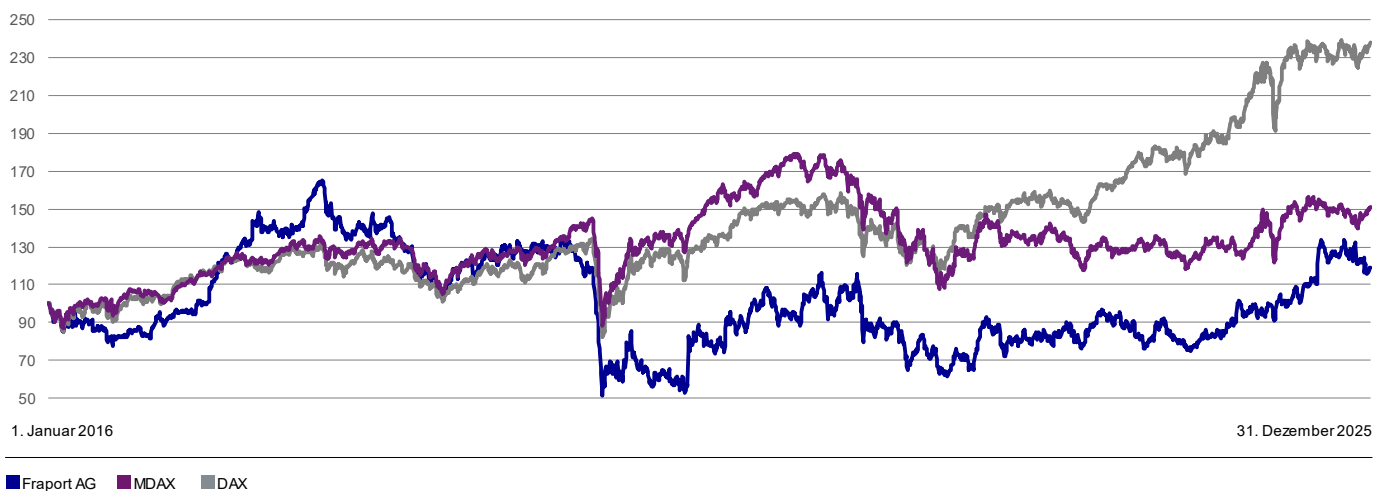
in % (auf 100 indiziert)



Quelle: Nasdaq

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

in % (auf 100 indiziert)



Quelle: Nasdaq

Entwicklung der Aktionärsstruktur

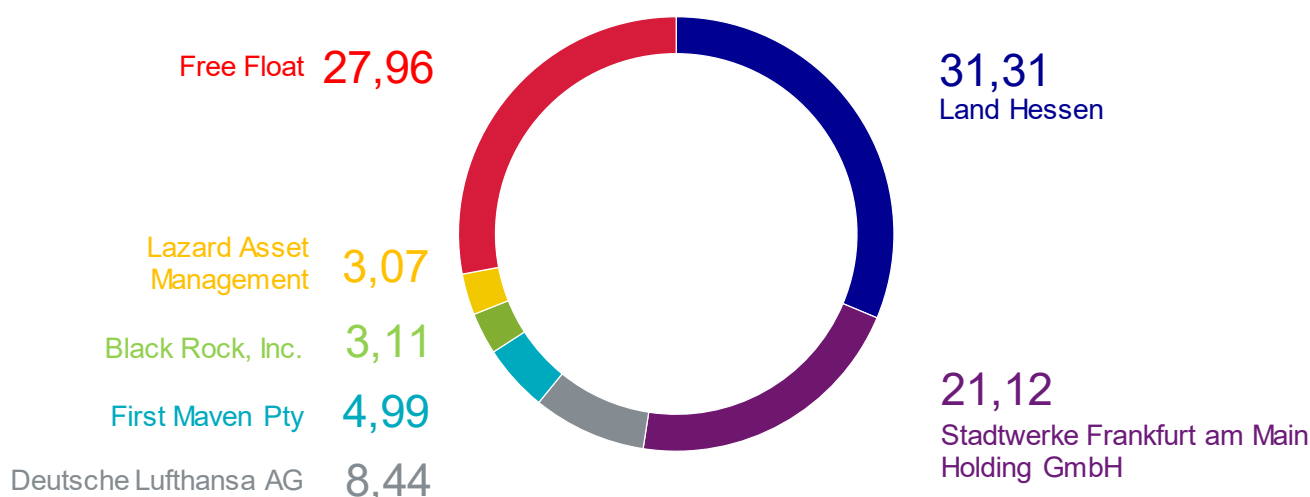
Im vergangenen Geschäftsjahr wurden Fraport folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur berichtet:

Stimmrechtsmitteilungen gemäß §§ 33 und 34 WpHG

Stimmrechtsinhaber ¹⁾	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
ClearBridge Investments Limited	16. Januar 2025	Unterschreiten der 3 %-Schwelle	2,99 %
ClearBridge Investments Limited	28. Januar 2025	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,00 %
ATLAS Infrastructure Partners	7. Februar 2025	Unterschreiten der 3 %-Schwelle	2,55 %
First Maven Pty Ltd.	28. März 2025	Unterschreiten der 5 %-Schwelle	4,99 %
ClearBridge Investments Limited	3. April 2025	Unterschreiten der 3 %-Schwelle	2,88 %
BlackRock, Inc.	13. August 2025	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,01 %
BlackRock, Inc.	12. September 2025	Unterschreiten der 3 %-Schwelle	2,93 %
BlackRock, Inc.	15. September 2025	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,04 %
BlackRock, Inc.	17. September 2025	Unterschreiten der 3 %-Schwelle	2,98 %
BlackRock, Inc.	19. September 2025	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,11 %

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2025¹⁾

in %



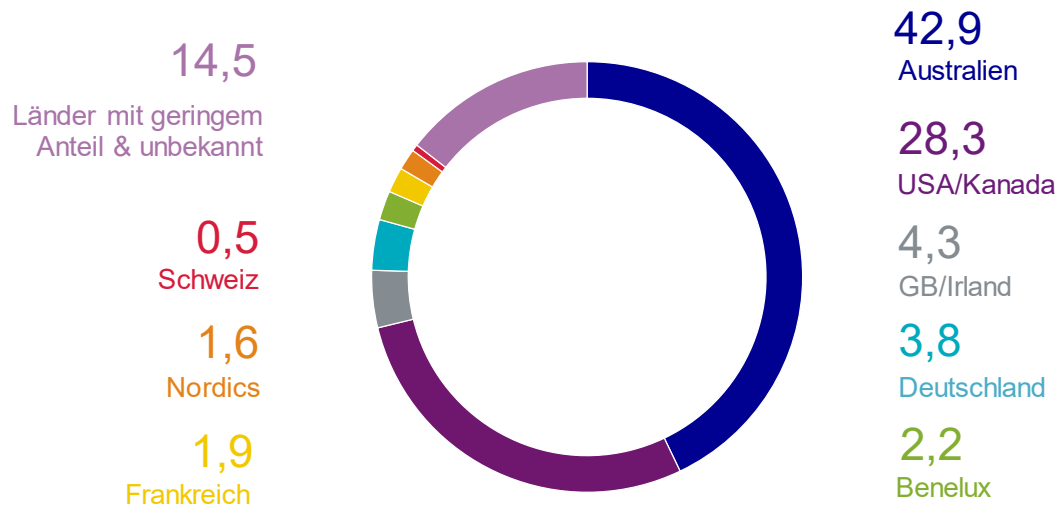
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2025 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfiel mit zusammengerechnet 52,43 % auf deutsche Gebietskörperschaften. Mit einem Anteil von 31,31 % war das Land Hessen größter Anteilseigner des Unternehmens, während die Stadt Frankfurt am Main 21,12 % der Aktien hielt. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt wird mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten. Die Deutsche Lufthansa AG verfügte über einen Anteil von 8,44 % beziehungsweise circa 7,8 Mio Stückaktien und war damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Weitere Anteilseigner, die zum Stichtag 31. Dezember 2025 die gesetzliche Meldeschwelle von 3 % der ausstehenden Fraport-Aktien überschritten haben, waren First Maven Pty (4,99 %) und Lazard Asset Management LLC (3,07 %), deren jeweilige Portfolios in Australien verwaltet werden, sowie BlackRock Inc. (3,11%).

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

Streubesitz-Verteilung¹⁾

in %



¹⁾ Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2025 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 zusammengefasst.

Quelle: Bloomberg, Januar 2026

Dividende für das Geschäftsjahr 2025 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, darunter vor allem die Erhöhung der Netto-Finanzschulden des Fraport-Konzerns, wurde die Zahlung einer Dividende seit dem Jahr 2019 ausgesetzt. Im Zusammenhang mit der positiven Geschäftsentwicklung des Jahres 2025 und dem den positiven Geschäftsausblick 2026, darunter auch die Prognosen für den freien Cashflow, beabsichtigen der Vorstand und der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung 2026 eine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von 1,00 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2025 von 69,95 € ergäbe sich daraus eine Dividendenrendite von 1,4 %. Bemessungsgrundlage für die Dividendenhöhe ist der Jahresüberschuss der Fraport AG nach HGB. Der dafür vorgesehene Bilanzgewinn von 92,5 Mio € würde – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 441,2 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 21,0 % entsprechen.

Mittelfristig zielt der Vorstand darauf ab, das Dividendenniveau anzuheben und die Ausschüttungsquote wieder an den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG anzulehnen. Ungeachtet dessen soll die Kenngröße Netto-Finanzschulden zu EBITDA mittelfristig auf unter 5 reduziert werden.

Investor Relations (IR)

Eine konsistente, zeitnahe und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit der Fraport AG höchste Priorität. Das IR-Team pflegt dabei persönlichen, telefonischen sowie virtuellen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen oder regulären Gesprächsterminen, unter anderem am Sitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- und Gruppentermine sowie Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden, dem Finanzvorstand und dem Vorstand Infrastruktur des Unternehmens statt.

Zentrale Themen der Gespräche waren im Jahr 2025 die Passagierentwicklungen und -prognosen an den Konzern-Flughäfen und der Baufortschritt der wesentlichen Investitionen in Frankfurt, Lima und Antalya. In diesem Zusammenhang waren auch die kurz- und mittelfristige Entwicklung des freien Cashflows sowie die künftige Verwendung des erwirtschafteten Kapitals revolvierende Schwerpunkte. Fokus wurde auch auf die Strategie des internationalen Geschäfts sowie mögliche Erweiterungen oder Reduzierungen des Portfolios gelegt.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74844 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 2025 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.com rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Kapitalmarktrelevante Daten

		2025	2024
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	92.468.704	92.391.339
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Jahresdurchschnitt)	Stück	92.415.216	92.391.339
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	+19,6	+6,8
Beta relativ zum MDAX		0,61	0,96
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	4,67	4,88
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	4,67	4,88
Kurs-Gewinn-Verhältnis		15,0	12,0
Dividende je Aktie ³⁾	in €	1,00	0,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	92,5	0,0
Dividendenrendite zum 31. Dezember ³⁾	in %	1,4	–

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577 330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA GR
Auswahlindizes	MDAX, FTSE4Good Index

¹⁾ Inklusive der eigenen Aktien.

²⁾ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

³⁾ Bezogen auf die vorgeschlagene Dividende (2025).

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

41	Grundlagen des Konzerns	168	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
59	Wirtschaftsbericht	169	Risiko- und Chancenbericht
79	Konzern-Nachhaltigkeitserklärung	182	Prognosebericht
165	Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG		

AIRPORT ANTALYA

Innerhalb von drei Jahren Bauzeit hat die von der Fraport AG und der TAV Airports Holding gegründete Projektgesellschaft die Kapazität des internationalen Terminals 2 um 132.000 Quadratmeter und des Inlandterminals um 38.000 Quadratmeter erweitert, sodass der Flughafen an der türkischen Mittelmeerküste rund 65 Millionen Passagiere befördern kann. Im vergangenen Jahr nutzten rund 39 Millionen Passagiere den Flughafen. Neben dem Terminalausbau umfasste die abgeschlossene Ausbauphase weitere Bauprojekte, darunter zusätzliche Vorfeldflächen wie Rollwege, aber auch neue Parkplätze.

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) gehört weltweit zu den führenden Unternehmen im Flughafenbetrieb, gemessen an der Anzahl der transportierten Passagiere und der umgeschlagenen Frachttonnage. Hauptsitz des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen weltweit, für den die Muttergesellschaft des Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), über eine zeitlich unbefristete Betriebsgenehmigung verfügt.

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

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

Den maßgeblichen Teil seiner Umsätze und Ergebnisse erzielt der Konzern aus dem Passagier- und Frachtgeschäft an den jeweiligen Standorten. Neben den Passagieren zählen insbesondere Fluggesellschaften, Behörden, Spediteure sowie Mieter von Büro- und Einzelhandelsflächen zu den wesentlichen Kunden. Fraport erhebt dabei vor allem Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur, erzielt Erlöse aus der kommerziellen Flächen-Entwicklung und bietet weitere operative Dienstleistungen an. Die wesentlichen hieraus resultierenden Umsatzströme berichtet Fraport als „Flughafenentgelte“, „Infrastrukturentgelte“, „Bodenverkehrsdienste“, „Sicherheitsdienstleistungen (Umsatzerlöse aus Luftsicherheitsgebühren gemäß § 5 LuftSiG und Sicherheitsleistungen)“ sowie „Retail“, „Real Estate“ und „Parkierung“. Im Bereich der Flughafen-Konzessionen werden darüber hinaus Erlöse aus „Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit IFRIC 12“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Im Rahmen der Berichterstattung unterscheidet Fraport zwischen folgenden vier Segmenten:

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

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

Externe Einflussfaktoren

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

Wirtschaftliches Wachstum und fortschreitende **Globalisierung** fördern generell die Nachfrage nach Flugreisen und Luftfrachttransporten. Insbesondere wirtschaftlicher Aufschwung und eine weltweit wachsende Mittelschicht führen tendenziell zu einer höheren Zahl an Flugreisen. Im Gegensatz dazu kann ein zunehmender Protektionismus die Globalisierung gefährden und sich dämpfend auf die wirtschaftliche Entwicklung und entsprechend auf die Nachfrage im Luftverkehr auswirken. Hohe **Inflationsraten** mindern potenziell das verfügbare Einkommen und können dadurch die Geschäftsentwicklung im Fraport-Konzern beeinträchtigen. **Währungskurse** haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reise- und Frachtströme, das Buchungsverhalten der Passagiere sowie deren Kaufverhalten im Retail-Bereich. Zudem spielen Wechselkurse eine wichtige Rolle für den finanziellen Beitrag einiger ausländischer Konzern-Gesellschaften, deren funktionale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

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

Politische Rahmenbedingungen nehmen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene Einfluss auf den Luftverkehr. So können sich Betriebseinschränkungen wie zum Beispiel Nachtflugverbote und Lärmschutzmaßnahmen, aber auch Reiserestriktionen sowie Steuern negativ auf das Angebot der Fluggesellschaften auswirken. Dies kann auch das Passagier- und Cargo-Aufkommen an den betroffenen Standorten beeinflussen und die Entwicklung anderer Flughäfen begünstigen. Besonders die **Umweltpolitik** kann den Luftverkehr beeinflussen. Zudem stellt die mögliche **Liberalisierung von Luftverkehrsrechten** einen weiteren politischen Einflussfaktor dar, da dadurch neue Märkte für den Luftverkehr erschlossen oder bereits bestehende Märkte erweitert werden können. Im Gegensatz dazu führen **Handelsbeschränkungen** wie Zollerhöhungen, Sanktionen oder restriktive Luftverkehrsabkommen dazu, dass Märkte abgeschottet werden. **Geopolitische Krisen** führen zu einer zunehmenden weltweiten politischen und wirtschaftlichen Instabilität. Außerdem können sie veränderte oder neue wirtschaftliche sowie politische Allianzen und Machtblöcke verursachen. Dies kann die Luftverkehrsentwicklung auf vielfältige Weise beeinflussen.

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

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Mit Wirkung zum 1. März 2025 hat Fraport den bisherigen Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ in „Fraport Ground Services“ umbenannt.

Zum 31. Dezember 2025 schied Anke Giesen (Vorständin Retail und Real Estate) nach 13 Jahren im Vorstand wie geplant auf eigenen Wunsch aus der Fraport AG aus.

Darüber hinaus haben sich im Geschäftsjahr 2025 keine wesentlichen Ereignisse ergeben, die die rechtliche und organisatorische Konzern-Struktur betreffen.

Rechtliche Konzern-Struktur

Die Fraport AG hält als Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main. Zum 31. Dezember 2025 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 52 Gesellschaften im engeren Sinn, die in den Konzern-Abschluss vollkonsolidiert werden und 76 Gesellschaften im weiteren Sinn, die auch die Konzern-Gesellschaften beinhalten, die nach der At-Equity-Methode einbezogen werden (im Vorjahr 53 beziehungsweise 75 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 57 dargestellt.

Organisatorische Konzern-Struktur

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung für den Fraport-Konzern. Zum 31. Dezember 2025 setzte sich der Vorstand aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorständin Retail & Real Estate), Julia Kranenberg (Vorständin Ground Handling und Arbeitsdirektorin), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Prof. Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

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



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



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



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



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

Zum 31. Dezember 2025 stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

Fraport-Konzernstruktur

	Dr. Stefan Schulte	Anke Giesen	Julia Kranenberg	Dr. Pierre Dominique Prümm	Prof. Dr. Matthias Zieschang
Segmente	International Activities & Services	Retail & Real Estate	Ground Handling	Aviation	
Strategische Geschäfts- und Servicebereiche	• Akquisitionen und Beteiligungen • Projekt Ausbau Süd	• Handels- und Vermietungsmanagement • Informations- und Kommunikationsdienstleistungen	• Fraport Ground Services	• Aviation • Zentrales Infrastrukturmanagement	• Integriertes Facility Management
Zentralbereiche	• Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit • Unternehmenskommunikation	• Interne Revision • Rechtsangelegenheiten und Compliance	• HR Operations • HR People and Culture		• Finanzen und Investor Relations • Investitions- und Projektcontrolling • Kosten- und Ergebniscontrolling • Procurement, Claim and Mobility • Rechnungswesen
Wesentliche Konzern-Gesellschaften	• Fraport Greece • Fraport Slovenija • Fortaleza & Porto Alegre • Lima • Twin Star • Antalya	• Media Frankfurt • Fraport Immobilienservices	• Fraport Ground Services • FraCareServices	• FraSec Flughafen-sicherheit • FraSec Services	• Fraport Facility Services

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

Wesentliche Standorte

Wesentliche Flughäfen des Fraport-Konzerns

Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit		Betreibermodell
Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet	Eigentum
Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	2054	Erbbaurechtsvertrag
Konzessionsgebühr						
Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042	
Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2051 ¹⁾	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	65	2017	2057	Fester Mindestbetrag + EBITDA-Komponente
		Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece ²⁾)	65	2017	2057	
Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2046	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Burgas		60	2006	2046	
Türkei	Antalya (FTA I)	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya I)	50/51 ³⁾	1999	2026	Fester Betrag
	Antalya (FTA II)	Fraport TAV Antalya Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya II)	50/49 ⁴⁾	2027	2051	Fester Betrag

¹⁾ Inklusive Verlängerungsoption.

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

³⁾ Dividendenanteil: 50 %, Kapitalanteil: 51 %.

⁴⁾ Ab Januar 2027, Dividendenanteil: 50 %, Kapitalanteil: 49 %.

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

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt steht sowohl national als auch international im Wettbewerb mit anderen Flughäfen. Regional betrachtet besteht Konkurrenz um Passagiere und Luftfracht mit Flughäfen im originären Einzugsgebiet. Global konkurriert der Flughafen Frankfurt aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen um nationale und internationale Umsteigepassagiere sowie Umladefracht. Die Lufthansa Group bleibt im Geschäftsjahr 2025 mit einem Anteil von 65 % am gesamten Sitzplatzangebot der wichtigste Kunde am Standort Frankfurt. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Madrid-Barajas, Istanbul und München. Diese sind insbesondere durch das weltweite Streckennetz der ansässigen Hauptkunden International Airlines Group, Air France-KLM, Turkish Airlines und Lufthansa Group geprägt. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus dem Mittleren Osten steht der Standort Frankfurt mit diesen ebenfalls im interkontinentalen Wettbewerb.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme bei. Das Terminal 3 („Ausbau Süd“) soll die langfristig notwendigen landseitigen Kapazitäten sichern, um den Standort zukunftsorientiert und erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Die notwendigen behördlichen Abnahmen sind bereits abgeschlossen. Im Inneren des Terminals finden die letzten Arbeiten statt, darunter der Einbau von Sicherheitskontrollspuren und der Ausbau der Gastronomie- und Retail-Flächen. Die Inbetriebnahme von Terminal 3 soll am 23. April 2026 stattfinden.

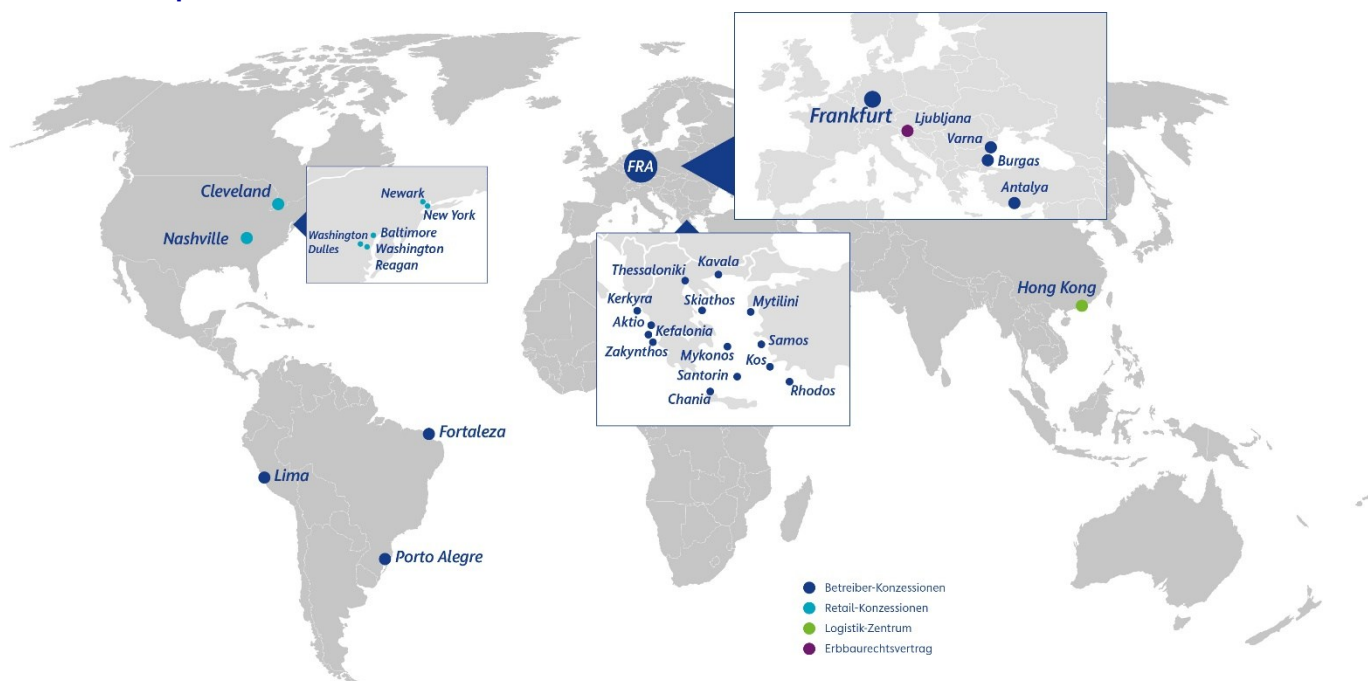
Im internationalen Vergleich gehört der Flughafen Frankfurt zu den führenden Luftverkehrsdrehkreuzen. Im Berichtsjahr belegte er mit 63,2 Mio Passagieren den sechsten Platz unter den passagierstärksten Flughäfen Europas. In Deutschland war der Flughafen Frankfurt der größte Passagierflughafen vor München, der im Vergleichszeitraum ein Aufkommen von 43,4 Mio Passagieren verzeichnete. Mit einem Luftfracht-Umschlag in Höhe von rund 2,0 Mio Tonnen war Frankfurt im Jahr 2025 der führende Flughafen Europas vor Istanbul und Paris-Charles de Gaulle.

Wettbewerbsposition in Europa

Rang ¹⁾	2025	2024	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang ¹⁾	2025	2024	Flughafen	Luftfracht	Veränderung in %
→	1.	1.	LHR - London	84.482.389	0,7	↑	1.	2.	FRA - Frankfurt	1.992.546	2,0
→	2.	2.	IST - Istanbul	84.403.803	5,4	↓	2.	1.	IST - Istanbul	1.967.348	-0,6
→	3.	3.	CDG - Paris	72.029.407	2,5	→	3.	3.	CDG - Paris	1.920.638	2,3
→	4.	4.	AMS - Amsterdam	68.771.592	2,9	→	4.	4.	LHR - London	1.549.026	0,8
→	5.	5.	MAD - Madrid	68.118.754	3,0	→	5.	5.	AMS - Amsterdam	1.428.856	-4,2
→	6.	6.	FRA - Frankfurt	63.186.114	2,6	↑	6.	7.	LGG - Lüttich	1.323.344	13,9
→	7.	7.	BCN - Barcelona	57.447.843	4,4	↓	7.	6.	LEJ - Leipzig	1.269.086	-0,5
→	8.	8.	FCO - Rom	50.987.924	4,3	↑	8.	10.	MAD - Madrid	840.331	9,6
↑	9.	12.	SAW - Istanbul	48.415.068	16,7	↓	9.	8.	CGN - Köln	829.838	0,2
↓	10.	8.	SVO - Moskau	43.427.591	-0,7	↓	10.	9.	LUX - Luxemburg	817.920	-0,9

¹⁾ Rangfolge nach ACI Intelligence Hub (Februar 2026).

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



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

Die Entwicklung des Konzern-Flughafens **Ljubljana** als Hauptstadtflughafen steht in enger Verbindung zur wirtschaftlichen und touristischen Lage Sloweniens. Im Wettbewerb, insbesondere mit nahegelegenen Flughäfen wie Zagreb und Venedig, setzt der Standort auf kontinuierliche Investitionen in Infrastruktur und Servicequalität, um seine Wettbewerbsposition zu stärken. Im Berichtsjahr wurde das Streckennetz zu touristisch attraktiven Zielen ausgebaut und die Zahl der Flugverbindungen zu internationalen Drehkreuzflughäfen erhöht.

Das Passagieraufkommen an den brasilianischen Flughäfen **Porto Alegre** und **Fortaleza** wird überwiegend durch den inländischen Flugverkehr bestimmt. Der brasilianische Luftverkehrsmarkt wird von den drei führenden Fluggesellschaften LATAM Brasil, GOL und Azul dominiert, die an beiden Standorten ein umfangreiches Streckennetz anbieten. Der Konzern-Flughafen Porto Alegre profitiert von der wirtschaftlich starken Region Rio Grande do Sul. Im Jahr 2025 erholte sich der Flughafen nahezu vollständig nach der Betriebsunterbrechung aufgrund von Überflutung im Jahr 2024. Der Flughafen Fortaleza ist stark touristisch geprägt und profitiert von seiner günstigen Lage für Verbindungen nach Europa und Nordamerika. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr das Streckennetz durch die Aufnahme zahlreicher neuer Destinationen innerhalb Südamerikas erweitert, wodurch die regionale und internationale Anbindung des Standorts weiter verbessert wurde.

Der Flughafen Jorge Chávez in **Lima** ist Perus bedeutendster Flughafen und zählt zu den größten Flughäfen Südamerikas. Der Standort profitiert von seiner geografischen Lage, die den Flughafen zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika macht. Die LATAM Airlines Group hat den größten Anteil der Flugbewegungen und Passagiere am Flughafen Lima. Die größten Low-Cost-Fluggesellschaften am Standort, SKY Airline und Jetsmart, verfolgen weiter eine Wachstumsstrategie und tragen zu Verkehrswachstum bei. Am 1. Juli 2025 wurde das neue Passagierterminal in Betrieb genommen. Somit ist das Ausbauprogramm, das auch die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn inklusive der Vorfelder und Rollwege mit weiterer peripherer Infrastruktur sowie die Sanierung der bestehenden Start- und Landebahn umfasste, abgeschlossen. Dadurch sollen auch zukünftig ausreichende Kapazitäten für weiteres Wachstum im südamerikanischen Luftverkehrsmarkt bereitstehen.

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

Fraport Greece betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos und Samos. Die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination und das damit verbundene Potenzial für einen weiteren Nachfrageanstieg soll in den kommenden Jahren ausgebaut werden. Ungeachtet des Verkehrsrückgangs am Flughafen Santorin infolge der Erdbeben im Frühjahr 2025 setzte sich der Wachstumstrend der vergangenen Jahre auch 2025 fort.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Varna** und **Burgas** sind nach Sofia der zweit- beziehungsweise drittgrößte Passagierflughafen Bulgariens. Neben Charter-Verkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres Wachstumspotenzial. Der anhaltende Krieg in der Ukraine, der Nahostkonflikt sowie die Kapazitätsengpässe bei Fluglinien haben die ansonsten positive Passagierentwicklung gegenüber dem Vorjahr weiterhin gedämpft. Varna verzeichnete im Jahr 2025 einen ausgewogenen Airline-Mix mit dem höchsten Anteil der Low Cost Carrier (39 %), während in Burgas der Anteil an Charter-Verkehr mit 74 % deutlich dominiert. Die Terminals an beiden Standorten bieten durch modulare Erweiterungsmaßnahmen ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

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

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

Strategie

Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert positiv

Der Vorstand geht davon aus, dass der globale Luftverkehrsmarkt langfristig ein stabiles Wachstum verzeichnen wird. Trotz geopolitischer Krisen und regulatorischer Herausforderungen werden ein weltweit angenommenes Wirtschaftswachstum sowie ein stabiler Welthandel die Entwicklung positiv beeinflussen. Die wachsende Weltbevölkerung in Verbindung mit einer Ausweitung der stärker konsumierenden Mittelschicht treiben vor allem die touristische Nachfrage. Überdurchschnittliche Wachstumsimpulse werden auch künftig vor allem aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet. Fraport richtet seine Strategie auf die prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Trends aus.

Langfristige Marktentwicklung



Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Berichtszeitraum gab es keine wesentlichen Veränderungen an der Konzern-Strategie Fraport.2030. Die strategischen Grundausrichtungen und Schwerpunkte bleiben weiterhin bestehen und wurden unverändert fortgeführt.

Strategische Prioritäten

Mit der Konzern-Strategie Fraport.2030 legt Fraport das Fundament, um den zukünftigen strategischen Herausforderungen zu begegnen, Chancen auszuschöpfen und die Zukunftsfähigkeit des Konzerns sicherzustellen. Neben der Bedeutung für die langfristige Unternehmensentwicklung werden auch ein profitables Geschäftswachstum gefördert sowie Kundenerwartungen adressiert. Kunden zu begeistern, wird als übergeordnete Aufgabe verstanden. Dieser Anspruch spiegelt sich in den drei strategischen Prioritäten wider: Wachstum & Nachhaltigkeit, Effizienz & Innovation sowie Top-Arbeitgeber. Dadurch sollen die strategischen und finanziellen Ziele, eine Steigerung des EBITDA und des Free Cash Flows, erreicht werden.



Eine Beschreibung sowie Zielwerte und Zeithorizonte für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren, die weiteren Finanzkennzahlen und die strategischen nichtfinanziellen Kennzahlen finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“, die Entwicklung der Kennzahlen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ zu finden. Die Prognosewerte für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2026 sind im Kapitel „Prognosebericht“ enthalten. Wesentliche Risiken und Chancen sind dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ zu entnehmen.



Wachstum und Nachhaltigkeit

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

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

Am Standort Frankfurt schafft der Bau von Terminal 3 die langfristig notwendige Infrastruktur für Wachstum. Das Bauprojekt verläuft planmäßig, die Eröffnung ist für April 2026 vorgesehen. Mit einer Kapazität von rund 20 Mio Passagieren ermöglicht Terminal 3 die schrittweise Verlagerung von Airlines aus Terminal 2. Dieses wird anschließend vorübergehend geschlossen und modernisiert, sodass die Gesamtinfrastruktur des Flughafens an die zukünftigen Passagiermengen angepasst werden kann.

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

An den internationalen Standorten hat Fraport in den vergangenen Jahren bereits deutlich in Ausbaumaßnahmen investiert und setzt diese sukzessive fort. Im Jahr 2025 wurde das neue Terminal in Lima in Betrieb genommen, die Kapazität steigt nach Abschluss im Jahr 2026 auf rund 40 Mio Passagiere. Am Flughafen Antalya wurde die Terminalerweiterung im vergangenen Geschäftsjahr abgeschlossen und unterstützt das dort wachsende Passagieraufkommen und liefert Kapazität für bis zu 65 Mio Passagiere. Auch am Flughafen Varna in Bulgarien wurde die Terminalfläche erweitert und die Abfertigungskapazität deutlich gesteigert.

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

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



Effizienz und Innovation

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

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

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

Der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) soll helfen, das erwartete Passagierwachstum abzubilden und gleichzeitig effiziente und innovative Leistung zu erbringen. Dabei bündelt Fraport die KI-Projekte in der Initiative AI@Fraport, um die Plattform-Synergien bei der Einführung dieser neuen Technologie zu nutzen und zugleich eine Einhaltung der rechtlichen und ethischen Regeln jederzeit sicherzustellen.

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

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



Top-Arbeitgeber

Die dritte strategische Priorität „Top-Arbeitgeber“ verfolgt das Ziel, den Konzern als einen der besten Arbeitgeber im Luftverkehr zu positionieren. Das absehbare Wachstum des Luftverkehrs und die damit verbundene Abwicklung von signifikanten Passagier- und Frachtvolumina erfordern eine erfolgreiche Positionierung in einem sich in Deutschland verknappenden Arbeitsmarkt. Basis hierfür ist die grundlegende Neuausrichtung der Personalarbeit bei der Fraport AG. Diese ist das Ergebnis des Strategieprogramms HRneo sowie der fortlaufenden Umsetzung der daraus resultierenden Maßnahmen.

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

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

Steuerungssystem

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

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Die Geschäftsentwicklung der Fraport AG ist eng mit der Entwicklung des Konzerns verzahnt. Daher findet die Steuerung der AG über die Konzern-Kennzahlen statt. Die Segmente „Aviation“, „Retail & Real Estate“ und „Ground Handling“ spiegeln überwiegend die operative Geschäftstätigkeit und Geschäftsentwicklung der Fraport AG am Standort Frankfurt wider. Die finanzielle Entwicklung der Beteiligungen außerhalb von Frankfurt ist im Wesentlichen durch das Konzern-Segment International Activities & Services abgebildet. Mit der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 fokussiert sich der Vorstand zur Unternehmenssteuerung auf die bedeutsamsten finanziellen Konzern-Leistungsindikatoren. Im Mittelpunkt stehen dabei die Konzern-Kennzahlen EBITDA, Free Cash Flow, Konzern-ROFRA und Konzern-Ergebnis.

Die Kennzahlen Jahresüberschuss und Liquidität der Fraport AG werden im Abschnitt „Weitere Finanzkennzahlen“ erläutert, sind aber aus Sicht des Vorstands keine bedeutsamsten Leistungsindikatoren zur Steuerung der Fraport AG.

Darüber hinaus haben sich im Berichtsjahr keine Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Der Vorstand fokussiert sich in der Berichterstattung auf nachfolgende Kennzahlen, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ und „Wertorientierte Steuerung“ dargestellt sind. Für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren wurden im Kapitel „Geschäftsausblick“ entsprechende Prognosen formuliert.

Finanzielle Leistungsindikatoren und weitere Finanzkennzahlen

Übersicht bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren

Kennzahl	Geltungsbereich	Wert 2025	Prognosewerte 2026	Zielwerte 2030
EBITDA (Mio €)	Konzern	1.436,9	Zuwachs auf bis zu rund 1.500 Mio €	2.000
Free Cash Flow (Mio €)	Konzern	24,4	Signifikante Verbesserung und positiv im niedrigen dreistelligen Mio-€-Bereich	1.000
Konzern-ROFRA	Konzern	6,6	Leicht rückläufig	>WACC
Konzern-Ergebnis (Mio €)	Konzern	468,1	Deutlich rückläufig, im Bereich zwischen etwa 300 Mio € bis circa 400 Mio €	–

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

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport die Kennzahlen **EBITDA**, **Free Cash Flow**, **Return on Fraport Assets (Konzern-ROFRA)** sowie das **Konzern-Ergebnis**. Das EBITDA und der ROFRA sind zudem direkte Bestandteile der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Leistungsindikatoren als Steuerungselemente. Das Konzern-Ergebnis ist in Form des Earnings per Share (EPS) relevant für die Vorstandsvergütung.

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

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

Konzern-ROFRA

Adjustiertes EBIT

EBIT

- + Ergebnis der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften vor Steuern

Fraport-Assets

Geschäfts- oder Firmenwert

- + Sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2
- + Investments in Flughafen-Betreiberprojekte zu AHK/2
- + Anlagen im Bau und Grundstücke zu AHK
- + Sonstige Sachanlagen zu AHK/2
- + Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und der sonstigen Beteiligungen
- + Vorräte
- + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Weitere Finanzkennzahlen

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

Übersicht weiterer Finanzkennzahlen

Kennzahl	Geltungsbereich	Wert 2025	Laufzeit	Zielwert
Konzern-Liquidität (Mio €)	Konzern	3.876,0	Langfristig	> 2 Mrd €, temporär deutlich höher
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Konzern	5,7	Langfristig	Max. 5x
Konzern-Wertbeitrag (Mio €)	Konzern	–203,0	Langfristig	Positiv
Jahresüberschuss (Mio €)	Fraport AG	521,0	Langfristig	–
Liquidität (Mio €)	Fraport AG	3.037,8	Langfristig	> 2 Mrd €, temporär deutlich höher

Die **Konzern-Liquidität** beinhaltet den Zahlungsmittelbestand der Bilanz zuzüglich kurzfristig liquidierbarer Posten der „Anderen Finanzanlagen“. Die Kennzahl gibt Aufschluss über die finanzielle Stabilität des Fraport-Konzerns auch über einen längeren Zeitraum hinweg. Der Vorstand strebt langfristig eine Liquidität von mehr als 2 Mrd € an. Vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Volatilitäten, der pandemiebedingt hohen Verschuldung und der anhaltenden Ausbauaktivitäten wird eine temporär deutlich höhere Liquidität vorgehalten.

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

Um den Konzern-Wert nachhaltig zu steigern, stellt der Vorstand gezielt Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage her. Die Steuerung und Planung im Konzern erfolgt dabei auf Basis wertorientierter Managementprinzipien.

Neben dem zuvor genannten ROFRA nutzt Fraport den **Wertbeitrag** als Messgröße für Wertschaffung. Der Wertbeitrag wird jährlich konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene ermittelt. Die Berechnung erfolgt auf Basis des „adjustierten“ EBIT, das auch die Vorsteuerergebnisse der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Konzern-Gesellschaften berücksichtigt. Davon werden die Fraport-Assets, multipliziert mit dem gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC), abgezogen.

Berechnung des Wertbeitrags

Adjustiertes EBIT

–

Fraport-Assets

X

WACC

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

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafenentgelte. Da sich das wirtschaftliche Umfeld, das Zinsniveau sowie die Risiko- und Finanzierungsstruktur kontinuierlich verändern, wird der WACC regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Im Geschäftsjahr blieb der WACC mit 8,0 % vor Steuern unverändert gegenüber dem Vorjahr (2024: 8,0 %).

Der regulatorische WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

Eigenkapitalkosten

Eigenkapitalkostensatz
vor Steuern 16,5 %

Eigenkapitalquote 40 %
(nach Marktwert)

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkostensatz
vor Steuern 2,9 %

Fremdkapitalquote 60 %
(verzinslich 47 % /
unverzinslich 13 %)

WACC vor Steuern 8,0 %

Auf der Ebene der Fraport AG ist der **Jahresüberschuss** als Kennzahl maßgeblich für die Ermittlung des Ausschüttungspotenzials. Ebenso wird die **Liquidität** der Fraport AG eng überwacht. Diese ergibt sich aus dem Zahlungsmittelbestand der Bilanz, kurzfristig liquidierbarem Posten der „Finanzanlagen“ zuzüglich kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ und „Wertpapiere“ gemäß Handelsgesetzbuch (HGB). Vor dem Hintergrund des kapitalintensiven Ausbaus am Standort Frankfurt und des internationalen Geschäfts sowie der temporär hohen Netto-Finanzschulden, strebt der Vorstand eine Mindestliquidität an, die über 2 Mrd € liegt.

Strategische nichtfinanzielle Kennzahlen

Folgende strategische nichtfinanzielle Kennzahlen werden zur Erfolgsmessung aus der Strategie Fraport.2030 abgeleitet:

Übersicht strategischer nichtfinanzieller Kennzahlen

Kennzahl	Geltungsbereich	Wert 2025	Prognosewerte 2026	Zielwerte 2030
Anzahl der Passagiere (in Mio) ¹⁾	Konzern	144,8	–	187
Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	Konzern	77	85	85
Zufriedenheit der Beschäftigten	Konzern	4,95	5,00	5,00
Anzahl der Passagiere (in Mio)	Fraport AG	63,2	Circa 65 bis rund 66 Mio	–
Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	Fraport AG	71	85	85
Zufriedenheit der Beschäftigten	Fraport AG	5,00	Mindestens 4,8, besser als Vorjahr	5,00

¹⁾ Passagierzahl ohne Passagiere am Flughafen Antalya

Das Wachstum des Verkehrsaufkommens wird in erster Linie durch die Entwicklung der **Passagierzahlen** an den Konzern-Flughäfen beeinflusst. Diese Kennzahl ist eine zentrale Steuerungsgröße, die direkte Auswirkungen auf die Personalplanung, den Betrieb der Flughafeneinrichtungen und die Zuweisung von Ressourcen hat. Die Passagierzahlen werden an den jeweiligen Standorten erhoben, systematisch erfasst und anschließend konsolidiert.

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

Die **Zufriedenheit der Beschäftigten** ist eine zentrale Kenngröße zur Erfassung der allgemeinen Stimmung innerhalb der Belegschaft. Fraport ist davon überzeugt, dass zufriedene Beschäftigte entscheidend zur Kundenbindung beitragen und bessere Leistungen erbringen. Um den Stand der Mitarbeiterzufriedenheit zu ermitteln, wird jährlich eine umfassende Befragung unter den Beschäftigten der Fraport AG sowie der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften durchgeführt. Die Mitarbeitenden bewerten auf einer Skala von 1 bis 7 – wobei 7 die höchste Zufriedenheit ausdrückt – verschiedene Fragen, die den vier Themenfeldern Arbeitgeber, Arbeitsplatz, Team und Führungskraft zugeordnet sind. Die Ergebnisse der Befragung stellen die Basis für die langfristige Zielsetzung dar, die Zufriedenheit der Beschäftigten kontinuierlich zu steigern. Als Zielwert für das Jahr 2030 strebt der Fraport-Konzern einen Zufriedenheitswert von 5,0 an. Aus den Erkenntnissen der Befragung werden fortlaufend Maßnahmen entwickelt, die von den einzelnen Konzern-Gesellschaften individuell und bedarfsgerecht umgesetzt werden.

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

Forschung und Entwicklung

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

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält keine eigenen Aktien. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend die Veräußerung der eigenen Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 27 zu entnehmen.

Die Aktien der Fraport AG unterliegen mit Ausnahme eventueller gesetzlicher Stimmverbote (insbesondere im Einzelfall gemäß § 136 AktG) keinen satzungsmäßigen oder gesetzlichen Stimmrechtsbeschränkungen. Keine der von der Fraport AG ausgegebenen Aktien verbrieft Rechte, die den Inhabern besondere Kontrollbefugnisse verleihen. Für den Fall eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, zuletzt geändert am 17. April 2024, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2025 52,43 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 21,12 %. Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, so dass der Stimmrechtsanteil der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH der Stadt Frankfurt am Main zuzurechnen ist.

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 nicht nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften oder der Satzung eine höhere Mehrheit erforderlich ist.

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

Das Grundkapital ist um bis zu 120.209.310,00 € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 unter Tagesordnungspunkt 7 lit. a) beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein Wandlungs- beziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen, soweit die Ausgabe gegen Bareinlagen erfolgt. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt jeweils zu dem gemäß vorbezeichnetem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- beziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten Gebrauch gemacht beziehungsweise der Wandlungs-/Optionspflicht genügt wird oder Andienungen von Aktien erfolgen und nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Berichtszeitraum 29.446 Aktien der Fraport AG am Markt erworben und an die Mitarbeiter ausgegeben. Diese sind mit einer Veräußerungssperre von einem Jahr belegt. Zudem ist jedes Vorstandsmitglied verpflichtet, innerhalb einer Aufbauphase von fünf Jahren und jährlich ratierlich Aktien der Fraport AG in Höhe von mindestens einer Jahresbruttogrundvergütung zu erwerben und während der Zugehörigkeit zum Vorstand dauerhaft zu halten.

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

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 21,12 % (im Vorjahr: 20,92 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzungen vom 2. Dezember 2014 und vom 17. April 2024, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung

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

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz mit dem Status eines „geschlossenen Verteilernetzes“, was gegenüber Netzen der allgemeinen Versorgung gewisse Erleichterungen bietet. Gemäß den Vorgaben des §6b EnWG ist Fraport verpflichtet, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2025 angewendet. Die Zuordnung von Vermögensgegenständen, Aufwendungen und Erträgen zu den einzelnen Tätigkeitsbereichen (insbesondere Stromnetz, sonstige Stromtätigkeiten und grundzuständiger Messstellenbetrieb) erfolgt möglichst direkt, ansonsten über sachgerechte Schlüssel, deren Methoden im Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG (siehe Tz. 4 im Anhang der Fraport AG) erläutert werden. Für die gemeinsame Verteilung von Posten kommen unter anderem Anlagevermögens-, Umsatz- und Personalmengenschlüssel zur Anwendung. Im Geschäftsjahr 2025 wurden im Bereich moderner Messsysteme noch keine Erlöse erzielt, angefallene Aufwendungen resultieren aus Schlüsselungen und projektbezogenen Kosten für die Systemintegration.

Hauptversammlung

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Mai 2025 erhielt die Fraport AG von ihren Aktionärinnen und Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren bei der Beschlussfassung 80.210.822 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (86,74 % aller Stückaktien beziehungsweise des Grundkapitals), davon 80.185.777 (86,72 % aller Stückaktien beziehungsweise des Grundkapitals) in Präsenz und 25.045 Stückaktien im Wege der Briefwahl. Die nächste ordentliche Hauptversammlung wird am 12. Mai 2026 stattfinden.

Finanzmanagement

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

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

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

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

Wirtschaftsbericht

Hinweis zur Berichterstattung

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

Die vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitserklärung ist Bestandteil des Lageberichts 2025 und wird gemäß den §§ 289b bis 289e sowie §§ 315b und 315c HGB erstellt. Sie erfüllt die gesetzlichen Informationsanforderungen sowohl für den Fraport-Konzern als auch für die Fraport AG als Mutterunternehmen. Grundsätzlich werden die Angaben des Fraport-Konzerns für die Berichterstattung der Fraport AG mitverwendet; falls Abweichungen bestehen, wird hierauf gesondert hingewiesen. Für den Fraport-Konzern erfolgt die Berichterstattung unter vollständiger Anwendung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk. Für die Fraport AG werden hingegen die Mindestanforderungen des HGB berücksichtigt. Die Inhalte der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurden entsprechend in die Struktur des Berichts integriert.

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2025) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS®) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315e Absatz 1 HGB.

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

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2025 in seiner Sitzung am 9. März 2026 aufgestellt, den aufgestellten Abschluss dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 13. März 2026 zur Prüfung und Billigung vorgelegt sowie zur Veröffentlichung am 17. März 2026 freigegeben.

Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten die Konzern-Flughäfen mehrheitlich steigende Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr. Der Konzern-Umsatz lag mit 4.432,2 Mio € auf dem Niveau des Vorjahres. Bereinigt um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse jedoch aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung und Preiseffekte um 318,4 Mio € auf 4.210,5 Mio € (+8,2 %).

Der operative Aufwand (Personal- und Materialaufwand sowie sonstige betriebliche Aufwendungen) erhöhte sich um 152,7 Mio € auf 3.121,4 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betrugen die operativen Aufwendungen 2.899,7 Mio € (+160,5 Mio €). Das Konzern-EBITDA lag aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 1.436,9 Mio € um 135,1 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Gestützt wurde diese Entwicklung von einer Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung mit einem positiven Netto-Effekt von rund 50 Mio € im dritten Quartal. Das Finanzergebnis verschlechterte sich auf -228,7 Mio € (im Vorjahr: -87,8 Mio €) und führte zu einem Konzern-Ergebnis von 468,1 Mio € (im Vorjahr: 501,9 Mio €).

Infolge des gestiegenen Betriebsergebnisses erhöhte sich der operative Cash Flow von 1.179,1 Mio € auf 1.328,3 Mio €. In Kombination mit rückläufigen Bauinvestitionen erholte sich der Free Cash Flow spürbar und lag mit 24,4 Mio € im positiven Bereich (im Vorjahr: -674,7 Mio €). Die Konzern-Liquidität reduzierte sich aufgrund von Tilgungen von Finanzschulden um 60,6 Mio € auf 3.876,0 Mio €.

Im Jahr 2025 wurden zwei große Ausbauprojekte im Fraport-Konzern erfolgreich zum Abschluss gebracht. Das neue Terminal am Flughafen Lima wurde inklusive der dazugehörigen Infrastruktur in Betrieb genommen. Auch am Flughafen in Antalya wurde 2025 die Ausbauphase, einschließlich Terminals, Vorfeldflächen und Parkplätzen, abgeschlossen. Dadurch wurde die Kapazität an beiden Standorten erweitert und weiteres Passagierwachstum ermöglicht. Die kapazitiven Erweiterungen der Infrastruktur sollen sich sowohl für die vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaft in Lima als auch für die nach der At-Equity-Methode einbezogene Konzern-Gesellschaft in Antalya langfristig positiv auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auswirken. Steigende Abschreibungen sowie höhere Zinsaufwendungen aufgrund einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen führten mit der Inbetriebnahme zu einem reduzierten Ergebnis innerhalb der Konzern-Gesellschaft in Lima und bei der nach der At-Equity-Methode bewerteten Konzern-Gesellschaft in Antalya.

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

Wirtschaftliches Umfeld

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die **Weltkonjunktur** und der **Welthandel** entwickelten sich 2025 trotz zahlreicher geopolitischer Krisen und Handelsbarrieren insgesamt robust. Dies war hauptsächlich auf die Dynamik in vielen asiatischen Schwellenländern zurückzuführen, wohingegen die Entwicklung in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften wie den USA, Europa und Japan weniger ausgeprägt war. Treiber der Entwicklung des **Euroraums** waren private Konsumausgaben in Kombination mit Reallohnwachstum.

Die **deutsche Wirtschaft** gewann nach zwei Jahren rückläufiger Wirtschaftsleistung auch im Jahr 2025 kaum an Schwung und schloss nur mit einem moderaten Wachstum ab. Dies war vor allem auf die leicht gestiegenen privaten und staatlichen Konsumausgaben zurückzuführen. Die verabschiedeten Konjunkturmaßnahmen entfalteten im zurückliegenden Jahr wenig Wirkung und die Investitionstätigkeit blieb verhalten. Vom Außenhandel gingen wenig Impulse aus und auch die Industrieproduktion blieb verhalten. Besonders die höheren US-Zölle belasteten die exportorientierte Industrie, während die Aufwertung des Euro den internationalen Absatz zusätzlich erschwerte. Die Konjunkturschwäche spiegelte sich im Jahresverlauf zudem in den rückläufigen Arbeitsmarktdaten wider.

In den **USA** kühlte sich der Arbeitsmarkt im Verlauf des Jahres ab und der private Konsum, der als wichtigste Stütze der US-Konjunktur gilt, entwickelte sich schwach. Dennoch zeigte sich die Wirtschaft resilient, was zum großen Teil auf Investitionen in künstliche Intelligenz und Datenzentren beruhte.

Die **chinesische Wirtschaft** wurde durch den Handelskonflikt mit den USA belastet, erzielte aber trotzdem einen Rekordüberschuss im Außenhandel. Der Immobiliensektor kämpfte weiter mit großen Unsicherheiten. Der private Konsum blieb zurückhaltend.

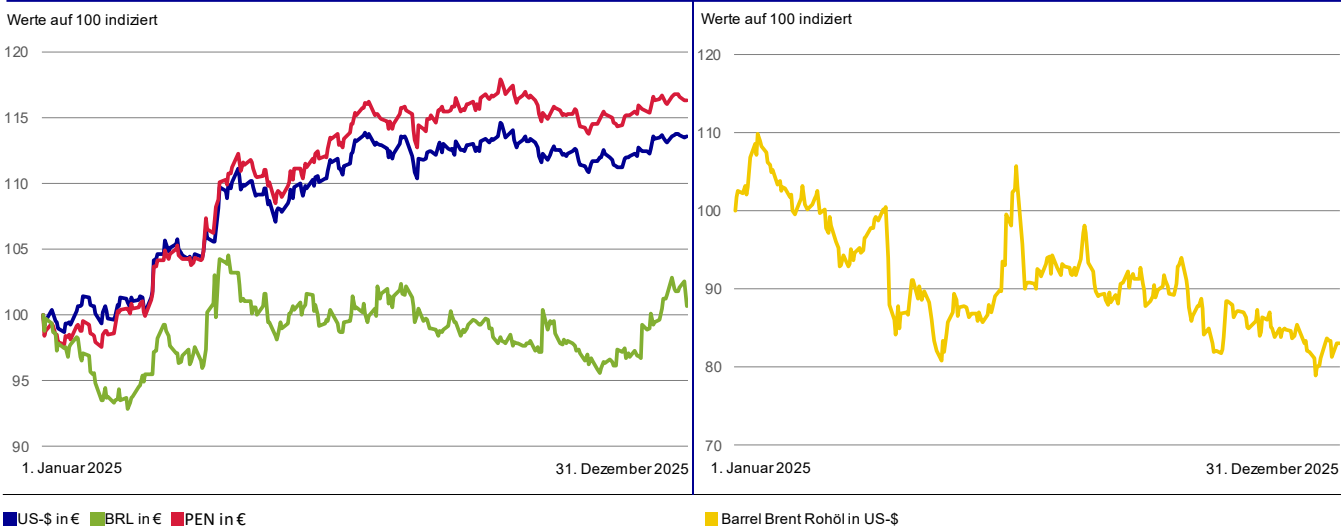
Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2025	2024
Welt	+3,3	+3,3
Eurozone	+1,4	+0,9
Deutschland	+0,2	-0,5
USA	+2,1	+2,8
Lateinamerika (inkl. Karibik)	+2,4	+2,4
China	+5,0	+5,0
Japan	+1,1	-0,2
Welthandel	+4,1	+3,6

¹⁾ Angaben 2025 und 2024: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2026), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 15. Januar 2026).

Der Rohölpreis, der Auswirkungen auf Flugticketpreise und damit auf die Luftverkehrsnachfrage haben kann, sowie die für den Fraport-Konzern bedeutenden Währungskurse entwickelten sich im Jahr 2025 wie folgt:

Für Fraport bedeutende Währungskurse und Rohölpreis 2025



Quelle: Bloomberg

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für die Monate Januar bis November 2025 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagierzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 3,4 %. Das globale Luftfrachtaufkommen stieg um 1,8 %. Die europäischen Flughäfen verbuchten beim Passagieraufkommen ebenfalls einen Zuwachs um 4,1 %. Bei der Luftfracht verzeichneten die Flughäfen in Europa ein Plus von 3,0 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs nach ADV-Daten um 3,5 %. Die Cargo-Tonnage nahm um 1,4 % zu.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2025

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2025 Januar bis November	Luftfracht 2025 Januar bis November
Deutschland	+3,5	+1,4
Europa	+4,1	+3,0
Nordamerika	-0,9	-3,3
Lateinamerika	+4,7	+3,6
Naher/Mittlerer Osten	+7,0	+2,1
Asien/Pazifik	+4,9	+5,0
Afrika	+9,3	+4,7
Welt	+3,4	+1,8

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI 11/2025, Januar 2026), ADV für Deutschland, dabei Cargo (inkl. Luftpost) statt Luftfracht (ADV 11/2025, Stand Dezember 2025).

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Mit einem Aufkommen von rund 63,2 Mio **Passagieren** wurde am Flughafen **Frankfurt** im Geschäftsjahr 2025 ein Plus von 2,6 % zum Vorjahr erzielt. Während der Privatreiseverkehr, wie bereits im Vorjahr, über dem Niveau von 2019 lag, entwickelte sich der Geschäftsreiseverkehr weiterhin zurückhaltend und schloss unter den Werten von 2019 und 2024 ab. Das erweiterte Angebot an Zubringerdiensten führte zu einem Anstieg von 5,3 % im **Inlandsverkehr**. Der **Europaverkehr** verzeichnete insgesamt einen Zuwachs von 3,7 %. Mit Ausnahme Westeuropas entwickelten sich alle europäischen Regionen positiv. Der **Interkontinentalverkehr** stieg leicht um 0,6 %. Besonders positiv fiel die Entwicklung im Fernostverkehr aus, der um 3,3 % zulegen konnte. Die US-amerikanische Handelspolitik hatte weder auf die nordamerikanische noch auf die europäische Verkehrsentwicklung spürbare Auswirkungen.

Das **Cargo-Aufkommen** stieg im Vorjahresvergleich um 1,8 % auf rund 2,0 Mio Tonnen. Trotz herausfordernder geopolitischer Rahmenbedingungen bewies das Luftfrachtsegment in Frankfurt eine bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit. Der E-Commerce Sektor erwies sich als zentraler Wachstumstreiber auf Verbindungen von und nach Fernost.

Mit insgesamt 460.272 **Flugbewegungen** wurde ein Anstieg von 4,4 % gegenüber dem Vorjahr erzielt. Dies entsprach nahezu 20.000 zusätzlichen Flügen. Gegenüber 2019 wurde ein Anteil von rund 90 % erreicht. Die Anzahl der Passagierflüge stieg im Jahr 2025 um 5,0 % auf 424.582 Starts und Landungen. Aufgrund des starken Angebotsaufbaus wurde die hohe Auslastung des Vorjahres nicht erreicht. Der **Sitzladefaktor** lag mit 80,7 % etwa einen Prozentpunkt unter dem bisherigen Höchstwert aus dem Vorjahr, ebenso blieb die Zahl der **Passagiere pro Passagierbewegung** mit 148,8 unter dem Vorjahreswert von 152,1. Die **Höchststartgewichte** (MTOW) stiegen im Vorjahresvergleich um 2,5 % auf 28,5 Mio Tonnen.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Der Flughafen **Ljubljana** begrüßte im Jahr 2025 rund 1,6 Mio Passagiere und erzielte damit ein Wachstum von 10,6 % gegenüber dem Vorjahr. Dieser Anstieg ist insbesondere auf die Einführung neuer Flugverbindungen sowie auf erhöhte Frequenzen bestehender Routen zurückzuführen.

Die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre verzeichneten im Jahr 2025 ein deutliches Wachstum. **Fortaleza** gehörte zu den am stärksten wachsenden Flughäfen im Nordosten Brasiliens. Insbesondere der Inlandsverkehr legte dank stabiler Nachfrage und hoher Sitzladefaktoren deutlich zu (+9,1 %). Auch der internationale Verkehr entwickelte sich sehr positiv (+7,3 %), was insbesondere auf die Einführung neuer Verbindungen innerhalb Südamerikas sowie auf erhöhte Frequenzen bestehender Strecken zurückzuführen war. Insgesamt belief sich das Verkehrsaufkommen in Fortaleza auf etwa 6,2 Mio Passagiere (+8,9 %). Im Vergleich zum Vorjahr, das durch die flutbedingte Einstellung des Flugbetriebs stark beeinträchtigt war, zeigte sich in **Porto Alegre** eine deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens. Sowohl der Inlandsverkehr mit etwa 7,2 Mio Passagieren (+90,9 %) als auch der internationale Verkehr mit rund 0,3 Mio Fluggästen (+157,4 %) verzeichneten deutliche Zuwächse und profitierten von einer raschen und kräftigen Erholung der Nachfrage.

Mit rund 25,5 Mio Passagieren erreichte der Flughafen **Lima** im Jahr 2025 einen neuen Rekordwert und wies einen Anstieg von 4,1 % im Vergleich zum Vorjahr auf. Der inländische Passagierbetrieb verzeichnete rund 15,2 Mio Passagiere (+3,4 %). Auch im internationalen Segment entwickelte sich der Verkehr positiv und erreichte 10,3 Mio Passagiere (+5,0 %). Dies war getrieben durch eine positive Verkehrsentwicklung nach Südamerika (+6,9 %), Zentralamerika (+18,1 %) und Europa (+5,5 %).

Mit rund 37,1 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** an den 14 Flughäfen im Jahr 2025 einen Anstieg von rund 3,0 % gegenüber 2024. Vor allem in den Monaten der Vor- und Nachsaison lagen die Passagierzahlen teilweise deutlich über den jeweiligen Vorjahreswerten. Auch in der wichtigen touristischen Hauptsaison wurden die Vorjahreswerte übertroffen. Insgesamt lag der Inlandsverkehr um 0,9 % über dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr mit 3,6 % wuchs. Die größte Zahl internationaler Passagiere kam aus Großbritannien (rund 20 %), gefolgt von Deutschland (rund 15 %) und Italien (rund 6 %).

An den von Fraport Twin Star betriebenen bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** entwickelten sich die Passagierzahlen positiv gegenüber dem Vorjahr (+10,4 %). In Varna stieg das Verkehrsaufkommen um 19,8 %, bedingt durch die Rückkehr von zwei stationierten Wizz-Air-Flugzeugen sowie den Einsatz größerer A321neo-Maschinen. In Burgas profitierte der Verkehr im Wesentlichen von einer positiven Entwicklung des deutschen Marktes. Trotz der planmäßigen Schließung der Start- und Landebahn zur Sanierung lag das Verkehrsaufkommen in Burgas um 2,3 % über 2024.

Das Passagieraufkommen am Flughafen **Antalya** lag im Geschäftsjahr 2025 bei rund 38,9 Mio Passagieren. Im internationalen Passagierverkehr wurde ein Wachstum von 1,6 % verzeichnet, während der innertürkische Verkehr um 8,3 % zunahm. Fast alle relevanten internationalen Passagiergruppen legten gegenüber dem Vorjahr zu. Die größten Gruppen stellten dabei Reisende aus Deutschland (rund 27 %), Russland (etwa 24 %) und Großbritannien (circa 11 %) dar.

Verkehrsentwicklung an den wesentlichen Konzern-Standorten

	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2025	Veränderung in % ²⁾	2025	Veränderung in % ²⁾	2025	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	63.186.114	+2,6	2.026.788	+1,8	460.272	+4,4
Ljubljana	100	1.591.443	+10,6	11.909	– 3,6	24.665	– 3,1
Fortaleza	100	6.166.329	+8,9	49.844	– 0,6	55.199	+2,3
Porto Alegre	100	7.512.942	+93,2	41.277	+66,3	67.313	+92,5
Lima	80,01	25.496.109	+4,1	267.153	+16,7	199.303	+5,2
Fraport Greece	65	37.116.525	+3,0	5.503	– 10,2	283.353	+2,5
Fraport Twin Star	60	3.714.814	+10,4	925	+16,8	27.432	+8,9
Antalya	51/50 ³⁾	38.946.591	+2,3	n.a.	n.a.	237.024	+2,2

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

²⁾ Aufgrund von Nachmeldungen können sich geringfügige Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

³⁾ Kapitalanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Vergleich zur prognostizierten Passagierentwicklung

	2025	Prognose Lagebericht 2024 [Unterjährige Anpassungen: Q3/9M Quartalsmitteilung 2025]	2024 ¹⁾	2019
Frankfurt	63.186.114	Moderater Anstieg bis maximal 64 Mio Passagiere [Etwa 63 Mio Fluggäste]	61.561.247	70.556.072
Ljubljana	1.591.443	Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr, unter 2019 Niveau	1.438.713	1.721.355
Fortaleza	6.166.329	Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr, unter 2019 Niveau	5.658.227	7.218.697
Porto Alegre	7.512.942	Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr, unter 2019 Niveau	3.888.527	8.298.205
Lima	25.496.109	Deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr	24.495.815	23.578.600
Fraport Greece	37.116.525	Passagierzahlen auf Vorjahresniveau bis leicht darüber	36.026.347	30.152.728
Fraport Twin Star	3.714.814	Deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr	3.365.034	4.970.095
Antalya	38.946.591	Deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr	38.061.755	35.483.190

¹⁾ Aufgrund von Nachmeldungen können sich geringfügige Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

Der Passagierverkehr an den Konzern-Flughäfen entwickelte sich mehrheitlich innerhalb der im Lagebericht 2024 abgegebenen und im Q3/9M-Quartalsmitteilung 2025 teilweise präzisierten Prognosen. Das Passagierwachstum am Flughafen Antalya wurde im Jahresverlauf vorübergehend leicht gebremst, da konkurrierende Reiseziele sich teilweise stärker entwickelten.

Ertragslage Konzern

Umsatz

Die Umsatzerlöse im Fraport-Konzern lagen im Geschäftsjahr 2025 mit 4.432,2 Mio € um 5,2 Mio € über dem Vorjahr. Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 318,4 Mio € auf 4.210,5 Mio €.

Der Anstieg am Standort Frankfurt resultierte im Wesentlichen aus verkehrsmengen- und preisbedingt höheren Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (+82,7 Mio €) sowie gestiegenen Erlösen aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+75,3 Mio €) und Infrastrukturentgelten (+35,4 Mio €). Bei den internationalen Konzern-Flughäfen trugen insbesondere Fraport Greece (+39,2 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaften Fraport Brasil (+29,3 Mio €) und Lima (+15,6 Mio €) angesichts der positiven Verkehrsentwicklung zum bereinigten Umsatzwachstum bei.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 52,4 Mio € um 34,2 Mio € unter dem Vorjahreswert von 86,6 Mio €.

Wesentliche Einflussfaktoren waren dabei die realisierten Erstattungsansprüche für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei den Konzern-Gesellschaften in Fortaleza und Porto Alegre mit rund 17,4 Mio €.

Im Vorjahreszeitraum waren die sonstigen betrieblichen Erträge insbesondere durch eine Kompensation für die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei Fraport Greece (28,0 Mio €) sowie die Erstattungsansprüche bei Fraport Brasil (24,3 Mio €) positiv beeinflusst.

Aufwand

Der Personalaufwand im Konzern erhöhte sich im Geschäftsjahr 2025 um 98,6 Mio € auf 1.301,0 Mio €. Wesentliche Gründe für diesen Anstieg waren Tarifierhöhungen sowie ein höherer Personalbestand am Standort Frankfurt. Demgegenüber wirkte sich im dritten Quartal eine Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung in Höhe eines positiven Netto-Effekts von rund 50 Mio € mindernd auf den Personalaufwand aus.

Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) im Konzern lag bei 1.820,4 Mio € (-251,3 Mio €). Die Sachaufwendungen bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betrugen im Berichtsjahr 1.598,7 Mio € (+61,9 Mio €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Aufwendungen für Fremdleistungen (+66,9 Mio €) und gestiegene variable Konzessionsabgaben der internationalen Konzern-Gesellschaften (+19,4 Mio €) zurückzuführen. Demgegenüber sanken die Aufwendungen für Fremdpersonal um 27,1 Mio €.

EBITDA und EBIT

Das Konzern-EBITDA lag mit 1.436,9 Mio € um 135,1 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Die Abschreibungen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 19,2 Mio € auf 551,5 Mio €, im Wesentlichen bedingt durch die Inbetriebnahme des neuen Terminals am Standort Lima. Dies führte zu einem Konzern-EBIT von 885,4 Mio € (+115,9 Mio €).

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf -228,7 Mio € (im Vorjahr: -87,8 Mio €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen auf ein um 108,4 Mio € gesunkenes Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen zurückzuführen. Zudem war das Vorjahresergebnis insbesondere durch die Bewertung der Anteile an der VVSS Limited Liability Company zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 45,0 Mio € positiv beeinflusst. Mit der Veräußerung der Anteile beendete Fraport sein Engagement am Flughafen Pulkovo.

Das Zinsergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf -202,4 Mio € (im Vorjahr: -204,8 Mio €). Die Zinserträge verringerten sich um 2,6 Mio € auf 142,0 Mio €. Die Zinsaufwendungen lagen im Berichtszeitraum mit 344,4 Mio € um 5,0 Mio € unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 349,4 Mio €). Im dritten Quartal wirkten sich Zinserträge im Zusammenhang mit der Beitragsrückerstattung der betrieblichen Alterszusatzversorgung von über 15 Mio € positiv auf das Zinsergebnis aus.

Das Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen sank auf -34,4 Mio € aufgrund der negativen Ergebnisentwicklung der beiden Betreibergesellschaften in Antalya (-99,3 Mio €). Insbesondere die Abwertung der türkischen Lira hatte dort einen negativen Effekt auf die Position der latenten Steuern.

EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

Das EBT im Berichtszeitraum belief sich auf 656,7 Mio € (im Vorjahr: 681,7 Mio €). Bei einer Konzern-Steuerquote von 28,7 % ergab sich ein Ertragsteueraufwand von 188,6 Mio € (im Vorjahr: 179,8 Mio €). Im Ertragsteueraufwand wurden die Effekte aus der künftigen Körperschaftsteuerreduzierung ab 2028, die sich aus dem Gesetzespaket für ein steuerliches Investitionsprogramm in Deutschland ergeben, bereits berücksichtigt. Trotz der daraus resultierenden Minderung des Ertragsteueraufwands lag die Konzern-Steuerquote insbesondere aufgrund des negativen Ergebnisses aus at-Equity bewerteten Unternehmen sowie nicht nutzbarer steuerlicher Verlustvträge über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 26,4 %). Das Konzern-Ergebnis lag bei 468,1 Mio € (im Vorjahr: 501,9 Mio €). Dies führte zu einem unverwässerten Ergebnis je Aktie von 4,67 € (im Vorjahr: 4,88 €).

Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

in Mio €	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	4.432,2	4.427,0	+5,2	+0,1
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	4.210,5	3.892,1	+318,4	+8,2
Personalaufwand	1.301,0	1.202,4	+98,6	+8,2
Materialaufwand	1.593,0	1.851,5	-258,5	-14,0
EBITDA	1.436,9	1.301,8	+135,1	+10,4
Abschreibungen	551,5	532,3	+19,2	+3,6
EBIT	885,4	769,5	+115,9	+15,1
Konzern-Ergebnis	468,1	501,9	-33,8	-6,7
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	19.252	19.211	+41	+0,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	19.587	19.001	+586	+3,1

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2025	Prognose Lagebericht 2024 [Unterjährige Anpassungen: 12. Dezember 2025]	2024	Veränderung	Veränderung in %
EBITDA	1.436,9	Moderates Wachstum im einstelligen Prozent Bereich.	1.301,8	+135,1	+10,4
Konzern-Ergebnis	468,1	Durch Entfall von Sondereffekt (Verkauf Beteiligung St. Petersburg) wird das Konzern-Ergebnis unter dem Niveau von 2024 erwartet.	501,9	-33,8	-6,7
Dividende je Aktie (€)	1,00	Keine Ausschüttung [Verabschiedung des Wirtschaftsplans durch Vorstand und Aufsichtsrat sieht Zahlung einer Dividende in Höhe von 1,00 € je Aktie im Jahr 2026 für das Geschäftsjahr 2025 vor]	0,0	+1,0	-

Das Konzern-EBITDA fiel besser aus als im Lagebericht 2024 prognostiziert, was insbesondere auf die Rückerstattung von Beiträgen zur betrieblichen Alterszusatzversorgung zurückzuführen ist. Das Konzern-Ergebnis entwickelte sich gemäß der gegebenen Prognose.

Ertragslage Segmente



Die Umsatzerlöse des Segments **Aviation** stiegen im Geschäftsjahr 2025 um 107,5 Mio € auf 1.342,0 Mio € (+8,7 %). Die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten nahmen aufgrund des Verkehrswachstums und positiver Preiseffekte um 82,7 Mio € auf 1.008,2 Mio € zu. Auch die Umsatzerlöse aus Luftsicherheitsgebühren erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr auf 272,6 Mio € (+29,4 Mio €). Der Personalaufwand stieg auf 288,0 Mio € (+12,3 Mio €). Grund dafür waren Preis- sowie Mengeneffekte. Demgegenüber wirkte sich im dritten Quartal eine Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung in Höhe von rund 14 Mio € mindernd auf den Personalaufwand aus. Der Materialaufwand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund von Mengen- und Preiseffekten für Fremdleistungen auf 303,6 Mio € (+22,7 Mio €). Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung erhöhte sich das Segment-EBITDA auf 422,4 Mio € (+48,8 Mio €). Das Segment-EBIT belief sich bei geringeren Abschreibungen (-8,3 Mio €) auf 260,1 Mio € (+57,1 Mio €).

Aviation

in Mio €	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.342,0	1.234,5	+107,5	+8,7
Personalaufwand	288,0	275,7	+12,3	+4,5
Materialaufwand	303,6	280,9	+22,7	+8,1
EBITDA	422,4	373,6	+48,8	+13,1
Abschreibungen	162,3	170,6	-8,3	-4,9
EBIT	260,1	203,0	+57,1	+28,1
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	3.736	3.727	+9	+0,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	3.756	3.614	+142	+3,9



Die Umsatzerlöse des Segments **Retail & Real Estate** erhöhten sich im Geschäftsjahr 2025 auf 551,3 Mio € (+14,6 Mio €). Das Umsatzwachstum resultierte aus gestiegenen Parkierungs- (+6,0 Mio €), Real Estate- (+4,4 Mio €) sowie Retail-Erlösen (+1,8 Mio €). Der Netto-Retail-Erlös je Passagier lag in Höhe von 3,29 € leicht unter dem Vorjahreswert von 3,35 €. Der Personalaufwand stieg um 2,0 Mio € auf 57,8 Mio €. Während tarifbedingte Erhöhungen zu steigenden Personalaufwendungen führten, wirkte sich eine Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung im dritten Quartal in Höhe von rund 4 Mio € entlastend aus. Der Materialaufwand reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 13,4 Mio € auf 153,2 Mio €. Grund hierfür waren im Wesentlichen Erstattungen von Versorgungsleistungen im hohen einstelligen Millionenbereich. Das Segment-EBITDA stieg auf 386,1 Mio € (+11,5 Mio €). Geringere Abschreibungen (-8,0 Mio €) führten zum Segment-EBIT in Höhe von 292,8 Mio € (+19,5 Mio €).

Retail & Real Estate

in Mio €	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	551,3	536,7	+14,6	+2,7
Personalaufwand	57,8	55,8	+2,0	+3,6
Materialaufwand	153,2	166,6	-13,4	-8,0
EBITDA	386,1	374,6	+11,5	+3,1
Abschreibungen	93,3	101,3	-8,0	-7,9
EBIT	292,8	273,3	+19,5	+7,1
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	614	612	+2	+0,3
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	617	603	+14	+2,3



Im Berichtsjahr 2025 nahm der Umsatz im Segment **Ground Handling** um 111,0 Mio € auf 856,5 Mio € zu. Die Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+75,3 Mio €) stiegen preisbedingt sowie durch temporäre Marktanteilserhöhungen. Zusätzlich zu Mengeneffekten führten Preissteigerungen zu höheren Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+35,4 Mio €). Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Segment um 63,7 Mio € auf 577,0 Mio €. Gründe dafür waren insbesondere Tarifierhöhungen sowie ein gestiegener Personalbestand. Der Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung standen Aufwendungen für die Zusatzversorgungskasse für den Gemeinschaftsbetrieb in etwa derselben Höhe gegenüber. Der Materialaufwand lag mit 105,2 Mio € leicht unter dem Vorjahreswert (-6,8 Mio €). Das Segment-EBITDA stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich auf 22,5 Mio € (im Vorjahr: -39,8 Mio €). Bei leicht gesunkenen Abschreibungen (-3,9 Mio €) verbesserte sich das Segment-EBIT auf -15,7 Mio € (im Vorjahr: -81,9 Mio €).

Ground Handling

in Mio €	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	856,5	745,5	+111,0	+14,9
Personalaufwand	577,0	513,3	+63,7	+12,4
Materialaufwand	105,2	112,0	-6,8	-6,1
EBITDA	22,5	-39,8	+62,3	-
Abschreibungen	38,2	42,1	-3,9	-9,3
EBIT	-15,7	-81,9	+66,2	+80,8
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	8.550	8.517	+33	+0,4
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.542	8.319	+223	+2,7



Die Umsatzerlöse im Segment **International Activities & Services** lagen im Geschäftsjahr 2025 bei 1.682,4 Mio € (-227,9 Mio €). Bereinigt um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 1.460,7 Mio € (+85,3 Mio €). Grund für den Anstieg des um IFRIC 12 bereinigten Umsatzes war die positive Verkehrsentwicklung vor allem bei Fraport Greece (+39,2 Mio €), Fraport Brasil (+29,3 Mio €) und Lima (+15,6 Mio €).

Der Personalaufwand erhöhte sich vor allem aufgrund eines höheren Personalbedarfs auf 378,2 Mio € (Vorjahr: 357,6 Mio €). Gegenläufig wirkte sich im Wesentlichen eine Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung in Höhe von rund 15 Mio € mindernd aus. Der Materialaufwand des Segments reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 261,0 Mio € auf 1.031,0 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen um 52,2 Mio € auf 809,3 Mio €. Grund für den Anstieg waren insbesondere höhere variable Konzessionsabgaben, vor allem bei den Konzern-Gesellschaften Lima und Fraport Greece sowie höhere Aufwendungen für Fremdleistungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals in Lima. Das Segment-EBITDA entwickelte sich insgesamt positiv auf 605,9 Mio € (+12,5 Mio €). Bei gestiegenen Abschreibungen (+39,4 Mio €), die vor allem aus der Terminalinbetriebnahme in Lima resultierten, lag das Segment-EBIT bei 348,2 Mio € (im Vorjahr: 375,1 Mio €).

International Activities & Services

in Mio €	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.682,4	1.910,3	-227,9	-11,9
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.460,7	1.375,4	+85,3	+6,2
Personalaufwand	378,2	357,6	+20,6	+5,8
Materialaufwand	1.031,0	1.292,0	-261,0	-20,2
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	809,3	757,1	+52,2	+6,9
EBITDA	605,9	593,4	+12,5	+2,1
Abschreibungen	257,7	218,3	+39,4	+18,0
EBIT	348,2	375,1	-26,9	-7,2
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	6.352	6.355	-3	-0,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.672	6.465	+207	+3,2

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

in Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2025	2024	Δ %	2025	2024	Δ %	2025	2024	Δ %	2025	2024	Δ %
Fraport USA	100	179,2	185,3	-3,3	53,7	61,9	-13,2	17,7	27,5	-35,6	8,6	16,7	-48,5
Fraport Slovenija	100	54,9	50,5	+8,7	24,1	19,7	+22,3	13,9	10,2	+36,3	11,4	8,3	+37,3
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	115,6	91,5	+26,3	68,7	50,2	+36,9	36,0	18,2	+97,8	10,0	-5,7	-
Lima	80,01	526,6	835,0	-36,9	99,1	122,7	-19,2	27,2	84,2	-67,7	-32,1	37,6	-
Fraport Greece ³⁾	65	646,0	609,6	+6,0	279,9	288,1	-2,8	213,8	223,8	-4,5	106,5	111,1	-4,1
Twin Star	60	84,1	58,2	+44,5	24,9	22,8	+9,2	15,6	13,3	+17,3	10,3	8,4	+22,6
Antalya I (FTA I)	51/50 ⁴⁾	561,3	515,9	+8,8	276,5	373,5	-26,0	160,9	251,9	-36,1	96,3	181,8	-47,0
Antalya II (FTA II)	49/50 ⁵⁾	99,2	284,9	-65,2	63,7	-5,2	-	37,6	-5,2	-	-146,6	-33,4	-

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Fortaleza + Porto Alegre: 2025: 99,7 Mio € (2024: 70,4 Mio €); Lima 2025: 388,2 Mio € (2024: 372,6 Mio €);

Fraport Greece 2025: 597,4 Mio € (2024: 558,2 Mio €); Twin Star 2025: 65,4 Mio € (2024: 58,2 Mio €); Antalya II 2025: 76,5 Mio € (2024: 6,3 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 sowie Fraport Regional Airports of Greece Management Company werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst.

⁴⁾ Fraport TAV Antalya Terminal, İşletmeciliği A.Ş. – operative Betreibergesellschaft der Terminals am Flughafen Antalya, Kapital-/Dividendenanteil: 51 %/50 %.

⁵⁾ Fraport TAV Antalya Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş. – operative Betreibergesellschaft der Terminals am Flughafen Antalya ab Januar 2027, Kapital-/Dividendenanteil: 49 %/50 %.

Die Umsatzerlöse bei **Fraport USA** beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 179,2 Mio € (im Vorjahr: 185,3 Mio €). Der Rückgang ist auf Wechselkurseffekte im Zusammenhang mit der Abwertung des US-Dollar zurückzuführen. Mit 126,2 Mio € lag der operative Aufwand ebenfalls wechselkursbedingt leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 128,5 Mio €). Das EBITDA lag bei 53,7 Mio € (im Vorjahr: 61,9 Mio €). Bei leicht gestiegenen Abschreibungen (+1,5 Mio €) belief sich das EBIT auf 17,7 Mio € (im Vorjahr: 27,5 Mio €). Das Ergebnis betrug 8,6 Mio € (im Vorjahr: 16,7 Mio €).

Die gestiegene Passagiernachfrage sowie Preiseffekte führten bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** zu höheren Umsatzerlösen von 54,9 Mio € (+4,4 Mio €). Der operative Aufwand nahm um 2,5 Mio € auf 35,8 Mio € zu, im Wesentlichen aufgrund des erhöhten Personalbedarfs durch die Übernahme der Passagierkontrollen sowie bedingt durch Preiseffekte. Das EBITDA verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Mio € auf 24,1 Mio € im Wesentlichen durch einen einmaligen Grundstücksverkauf in Höhe von 4,9 Mio €. Bei leicht gestiegenen Abschreibungen lag das EBIT bei 13,9 Mio € (+3,7 Mio €). Das Ergebnis stieg auf 11,4 Mio € (+3,1 Mio €).

Die Umsatzerlöse der brasilianischen Konzern-Gesellschaften **Fortaleza** und **Porto Alegre** verzeichneten im Berichtsjahr ein Umsatzwachstum auf 115,6 Mio € (+24,1 Mio €). Im Vorjahreszeitraum wurden die Umsatzerlöse negativ durch die Einstellung des Flugbetriebs in Porto Alegre aufgrund der Überschwemmung beeinflusst. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz auf 99,7 Mio € (+29,3 Mio €). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 21,0 Mio € auf dem Niveau des Vorjahres und waren im Wesentlichen durch die realisierten Erstattungsansprüche für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in Höhe von rund 17,4 Mio € beeinflusst. Im Vorjahreszeitraum hatten sich Kompensationen für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie für den Flughafen Fortaleza und Kompensationen für entstandene Schäden und Entschädigung für operative Aufwendungen durch die Überflutung in Porto Alegre positiv in Höhe von 24,3 Mio € auf die sonstigen betrieblichen Erträge ausgewirkt. Der Materialaufwand lag bei 40,8 Mio € (-2,1 Mio €). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Materialaufwand auf 24,9 Mio € (+3,1 Mio €). Das EBITDA lag bei 68,7 Mio € (+18,5 Mio €) und das EBIT belief sich auf 36,0 Mio € (+17,8 Mio €). Das Ergebnis verbesserte sich auf 10,0 Mio € (im Vorjahr: -5,7 Mio €).

Mit 526,6 Mio € waren die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft in **Lima** im Vergleich zum Vorjahr rückläufig (-308,4 Mio €). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse, trotz negativer Währungskurseffekte, um 15,6 Mio € auf 388,2 Mio € (im Vorjahr: 372,6 Mio €). Der Personalaufwand erhöhte sich preis- und mengenbedingt um 4,3 Mio € auf 26,2 Mio €. Der Materialaufwand reduzierte sich um 292,3 Mio € auf 385,9 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen um 31,6 Mio € auf 247,5 Mio € (im Vorjahr: 215,8 Mio €). Ursächlich dafür waren im Wesentlichen gestiegene umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie höhere Aufwendungen für Fremdleistungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals. Das EBITDA lag mit 99,1 Mio € unter dem Vorjahresniveau (-23,6 Mio €). Bei gestiegenen

Abschreibungen belief sich das EBIT auf 27,2 Mio € (im Vorjahr: 84,2 Mio €). Das Ergebnis reduzierte sich auf -32,1 Mio € (im Vorjahr: 37,6 Mio €).

2025 erzielte **Fraport Greece** Umsatzerlöse in Höhe von 646,0 Mio € (+36,4 Mio €). Bereinigt um Auftragserlöse aus Investitionsmaßnahmen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 39,2 Mio € auf 597,4 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf verkehrsmengenbedingt gestiegene Flughafenentgelte und Retailerlöse zurückzuführen. Der Personalaufwand stieg aufgrund von Mengen- und Preiseffekten um 3,1 Mio € auf 42,7 Mio €. Der Materialaufwand erhöhte sich um 15,0 Mio € auf 289,0 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Materialaufwendungen um 17,8 Mio € auf 240,4 Mio €. Das EBITDA lag bei 279,9 Mio € (im Vorjahr: 288,1 Mio €). Im Vorjahr war dieses positiv durch die Kompensation von wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie beeinflusst (28,0 Mio €). Das EBIT belief sich auf 213,8 Mio € (im Vorjahr: 223,8 Mio €). Das Ergebnis lag bei 106,5 Mio € (im Vorjahr: 111,1 Mio €).

Die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** stiegen im Berichtsjahr verkehrs- und preisbedingt auf 84,1 Mio € (+25,9 Mio €). Bereinigt um Auftragserlöse aus Investitionsmaßnahmen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 7,2 Mio € auf 65,4 Mio €. Getrieben durch Personalmengen- und Preiseffekte lag der operative Aufwand in 2025 bei 59,8 Mio € (+24,0 Mio €). Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Materialaufwendungen um 2,4 Mio € auf 16,9 Mio €. Das EBITDA verbesserte sich auf 24,9 Mio € (+2,1 Mio €). Das EBIT belief sich auf 15,6 Mio € (+2,3 Mio €) und das Ergebnis auf 10,3 Mio € (+1,9 Mio €).

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft FTA I in **Antalya** erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 561,3 Mio € und lag damit über dem Vorjahresniveau (+45,4 Mio €). Grund dafür waren die positive Verkehrsentwicklung sowie gestiegene Erlöse aus dem Retail-Geschäft. Das EBITDA belief sich auf 276,5 Mio € (im Vorjahr: 373,5 Mio €). Das EBIT lag bei 160,9 Mio € (im Vorjahr: 251,9 Mio €). Das Ergebnis war zudem von Veränderungen der latenten Steuern infolge der Abwertung der türkischen Lira belastet und lag bei 96,3 Mio € (im Vorjahr: 181,8 Mio €).

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft FTA II, die den Betrieb des Flughafens Antalya ab Januar 2027 übernimmt, hat im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 99,2 Mio € erwirtschaftet (im Vorjahr: 284,9 Mio €). Bereinigt um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse stark auf 76,5 Mio € (im Vorjahr: 6,3 Mio €), im Wesentlichen getrieben durch die Beteiligung an Retail-Umsätzen in der neu eröffneten Terminalinfrastruktur. Das EBITDA betrug 63,7 Mio € (im Vorjahr: -5,2 Mio €) und führte zu einem EBIT von 37,6 Mio € (im Vorjahr: -5,2 Mio €). Auch hier war das Ergebnis von Veränderungen der latenten Steuern negativ beeinflusst und lag bei -146,6 Mio € (im Vorjahr: -33,4 Mio €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

EBITDA in Mio €	2025	Prognose Lagebericht 2024 [Unterjährige Anpassung: Q3/9M-Quartalsmitteilung 2025]	2024	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	422,4	Leichte Steigerung	373,6	+48,8	+13,1
Retail & Real Estate	386,1	In etwa auf dem Niveau von 2024 bis leicht darüber	374,6	+11,5	+3,1
Ground Handling	22,5	EBITDA Verbesserung gegenüber 2024, jedoch weiter negativ [Positives EBITDA]	-39,8	+62,3	-
International Activities & Services	605,9	Moderater EBITDA-Zuwachs	593,4	+12,5	+2,1

Die prognostizierten Kennzahlen entwickelten sich weitgehend innerhalb der im Lagebericht 2024 abgegebenen und in der Q3/9M-Quartalsmitteilung teilweise präzisierten Prognosen. Die Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung führte zu einem höheren EBITDA-Beitrag in den Segmenten Aviation und Ground Handling als ursprünglich erwartet.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 31. Dezember 2025 mit 20.484,3 Mio € um 231,5 Mio € (+1,1 %) über dem Vorjahreswert.

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 325,2 Mio € auf 16.601,0 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Sachanlagevermögens (+717,2 Mio €) im Zusammenhang mit den Investitionsmaßnahmen am Standort Frankfurt zurückzuführen. Der Posten Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (-133,3 Mio €) sank trotz der Bautätigkeiten in Lima aufgrund der Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro. Darüber hinaus reduzierten sich die anderen Finanzanlagen um 152,2 Mio €, im Wesentlichen aufgrund des Anteilsverkaufs am Flughafen Delhi im ersten Quartal 2025.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.883,3 Mio € um 93,7 Mio € unter dem Wert vom 31. Dezember 2024. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der anderen kurzfristigen Finanzanlagen um -109,9 Mio € und der sonstigen nichtfinanziellen Forderungen und Vermögenswerte um -56,4 Mio € zurückzuführen. Demgegenüber stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 91,7 Mio €.

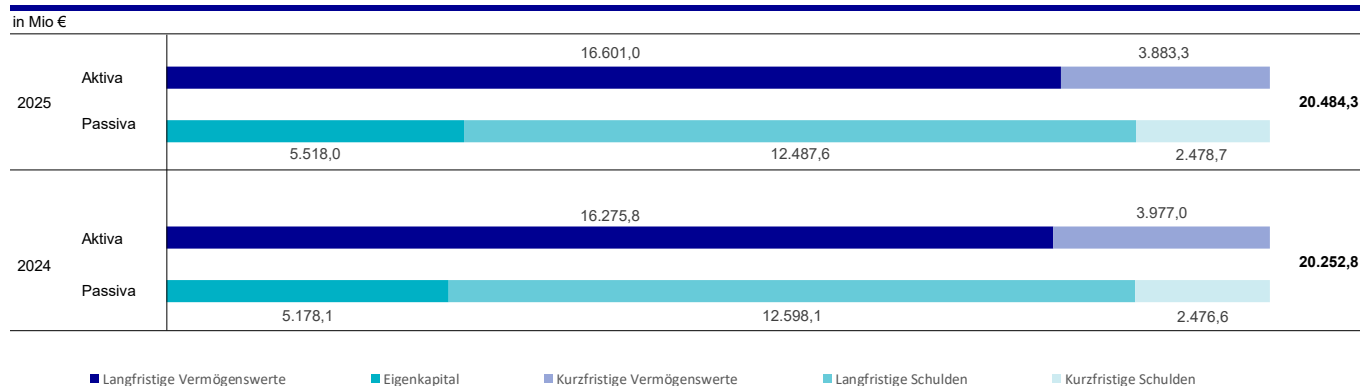
Das **Eigenkapital** lag zum Bilanzstichtag 2025 mit 5.518,0 Mio € um 339,9 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven Konzern-Ergebnis von 468,1 Mio €. Demgegenüber standen negative Effekte aus Währungsänderungen von 109,5 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich auf 25,3 % (31. Dezember 2024: 23,8 %).

Die **langfristigen Schulden** sanken um 110,5 Mio € auf 12.487,6 Mio € (-0,9 %). Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Finanzschulden (-202,8 Mio €) bei der Fraport AG (-138,5 Mio €) zurückzuführen, zudem gingen die Finanzschulden in Lima währungsbedingt zurück (-23,6 Mio €).

Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich demgegenüber im Berichtszeitraum leicht um 2,1 Mio € auf 2.478,7 Mio €. Die Ertragsteuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen erhöhten sich im Berichtszeitraum um 109,6 Mio €. Darüber hinaus stiegen die sonstigen finanziellen und nichtfinanziellen Verbindlichkeiten um 43,9 Mio €. Demgegenüber gingen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um -95,6 Mio € zurück, die Finanzschulden reduzierten sich im selben Zeitraum um 55,8 Mio €.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2025 lagen bei 12.066,5 Mio € und damit um 258,6 Mio € unter dem Wert von 12.325,1 Mio € zum 31. Dezember 2024. Die **Konzern-Liquidität** bestand zum Bilanzstichtag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 2.737,9 Mio € und Anderen Finanzanlagen in Höhe von 1.138,1 Mio €. In einer Gesamthöhe von 3.876,0 Mio € reduzierte sich diese im Vorjahresvergleich um 60,6 Mio €. Die **Netto-Finanzschulden** lagen korrespondierend reduziert um 198,0 Mio € auf 8.190,5 Mio € (31. Dezember 2024: 8.388,5 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 158,1 % (Wert zum 31. Dezember 2024: 173,7 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von 5,7 (im Vorjahr: 6,4).

Bilanzstruktur zum 31. Dezember



Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2025 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.390,4 Mio € und damit um 455,4 Mio € unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.845,8 Mio €). Sie betrafen mit 1.103,0 Mio € das Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 1.281,3 Mio €) sowie mit 274,2 Mio € (im Vorjahr: 546,7 Mio €) die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“. Auf den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ entfielen 8,4 Mio € (im Vorjahr: 15,8 Mio €) und auf „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ 4,8 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 146,0 Mio € (im Vorjahr: 121,4 Mio €).

Bei der Fraport AG betrugen die Zugänge zum Anlagevermögen 971,6 Mio € (im Vorjahr: 1.276,5 Mio €). Die Investitionen betrafen überwiegend das Projekt Ausbau Süd am Standort Frankfurt – insbesondere im Zusammenhang mit dem Terminal 3 und dem Personentransportsystem – sowie Modernisierungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

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

Zugänge je Segment

in Mio €

International Activities & Services

2025: 462,8
2024: 612,7

Ground Handling

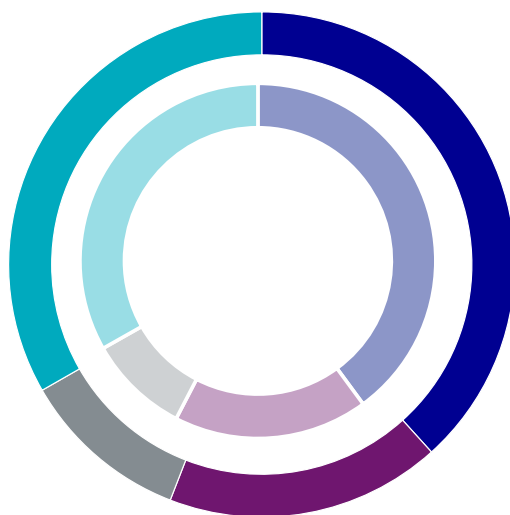
2025: 150,5
2024: 169,9

Aviation

2025: 532,6
2024: 736,9

Retail & Real Estate

2025: 244,5
2024: 326,3



Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 532,6 Mio € (im Vorjahr: 736,9 Mio €) betrafen vor allem die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt. Der wesentliche Teil betraf dabei das Terminal 3 sowie das Personentransportsystem.

Im Geschäftsjahr 2025 entfielen 244,5 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 326,3 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 150,5 Mio € (im Vorjahr: 169,9 Mio €). Diese beinhalten im Wesentlichen Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sowie die Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 462,8 Mio € (im Vorjahr: 612,7 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur.

Kapitalflussrechnung

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

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

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** von 247,8 Mio € ergab sich aufgrund geringerer Finanzmittelaufnahmen und Tilgungen sowie Rückführungen insbesondere von Tages- und Termingeldern (im Vorjahr: Mittelzufluss von 489,9 Mio €). Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2025 einen Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung von 787,9 Mio € (2024: 950,5 Mio €) aus.

Der **Free Cash Flow** lag aufgrund der positiven Entwicklung des operativen Cash Flows und rückläufiger Mittelabflüsse aus Investitionen bei 24,4 Mio € (2024: -674,7 Mio €).

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

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

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

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität

in Mio €								
Finanzmittel zum 1. Januar 2025	950,5							
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1,328,3						
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen			-1,137,6					
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit in Geld- und Wertpapieranlagen				-89,4				
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit					-247,8			
Währungsbedingte und übrige Veränderungen des Finanzmittelbestands						-16,1		
Finanzmittel zum 31. Dezember 2025							787,9	
Kurzfristig liquidierbare Vermögenswerte								3,088,1
Konzern-Liquidität zum 31. Dezember 2025								3,876,0

Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns auch im Jahr 2025 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix aus Schulscheindarlehen (19,7 %), Unternehmensanleihen (17,5 %), bilateralen Kreditvereinbarungen (43,6 %) sowie Projektfinanzierungen (19,2 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Im Zuge der Projektfinanzierung in Lima wurden 2023 Zinssicherungsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus der Projektfinanzierung zu reduzieren. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 774,2 Mio € (im Vorjahr: 797,7 Mio €). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,6 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 4,6 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei 12,9 %, der fixe Anteil bei 87,1 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 3,3 %.

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 2025 die Mittelbeschaffung durch die Ziehung projektspezifischer Finanzierungen teilweise in Verbindung mit der zusätzlichen Einbringung von Eigenkapital. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

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

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schulscheindarlehen	2012 – 2025	2.360,5	2026 – 2037	Endfällig	Fix	0,6 % – 5,084 % p. a.
					Variabel	6M-Euribor + Marge
Unternehmensanleihen	2009 – 2024	2.100,0	2027 – 2032	Endfällig	Fix	1,875 % – 5,875 % p. a.
Bilaterale Kreditvereinbarungen	1999 – 2025	5.212,9	2026 – 2033	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,378 % – 5,06 % p. a.
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2025	2.298,2	2026 – 2045	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Fix und variabel	3,936 % – 9,95 % p. a.

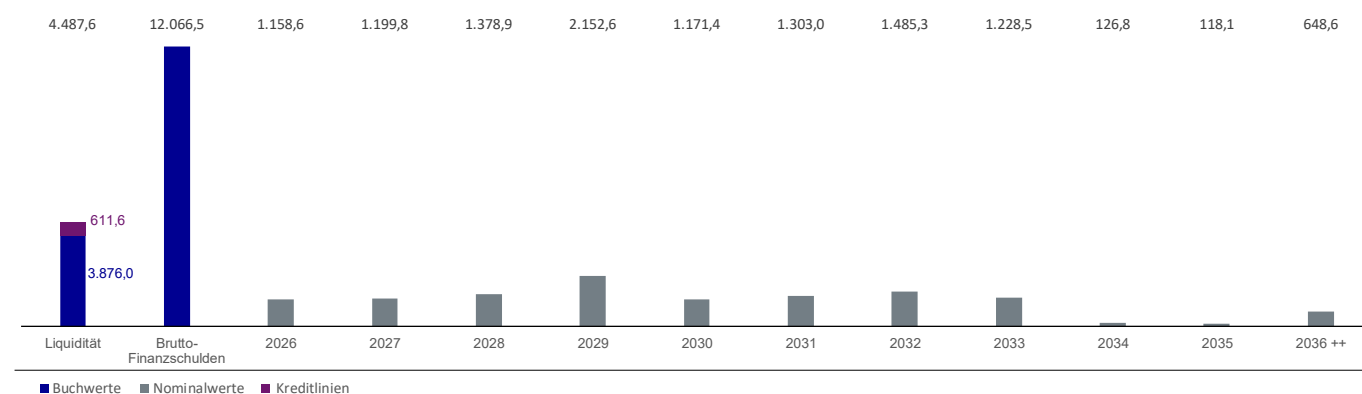
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten beispielsweise mit Negativverpflichtungen („Negative Pledge“) und Gleichrangerklärungen („Pari passu“) zwei nichtfinanzielle Kreditklauseln. Lediglich in den zweckgebundenen bilateralen Darlehen der Fraport AG bestehen darüberhinausgehende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

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

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2025

in Mio €



Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2025 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

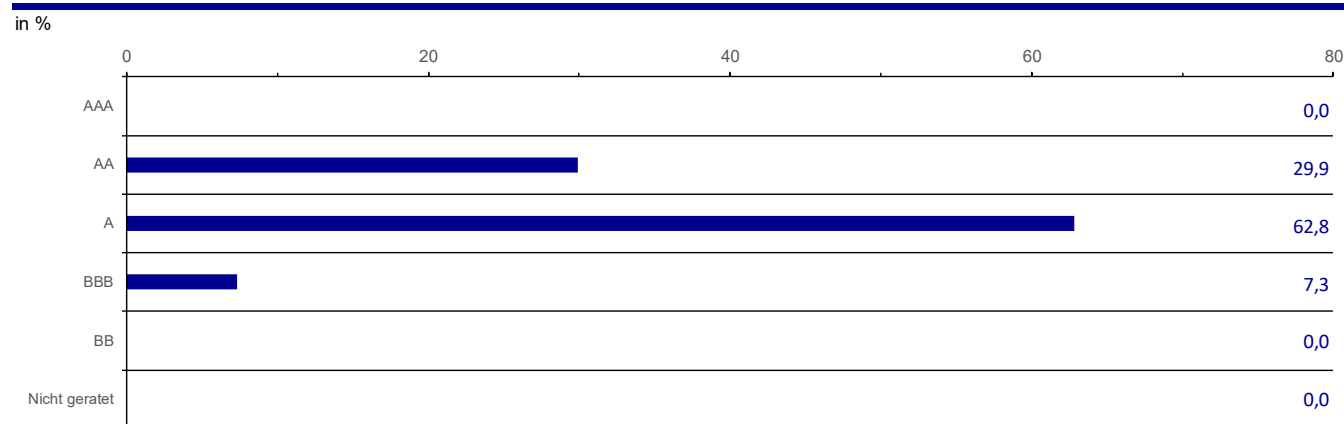
Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	294,1	1,3	Fix
Termin-/Tagesgelder	1.881,3	0,4	Fix
Anleihen	113,1	0,7	Variabel
	668,3	1,7	Fix
davon Finanztitel	98,1	0,5	Variabel
	224,1	1,6	Fix
davon Versicherungen	0,0	0,0	Variabel
	5,9	0,9	Fix
davon Industrie	15,0	1,4	Variabel
	438,3	1,7	Fix
Commercial Papers	49,6	0,4	Fix

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

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

Ratingstruktur der Anlagen



Zum Bilanzstichtag befanden sich ausschließlich geratete Assets im Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2025 einen Wert von -0,54 % (-16,3 Mio €) auf.

Die Liquidität in den vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften betrug 839,7 Mio € (im Vorjahr: 945,2 Mio €). Da diese – aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset-Managements der Fraport AG.

Zum Bilanzstichtag 2025 standen dem Fraport-Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 611,6 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 547,8 Mio €), die jedoch in Höhe von 106,5 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 505,0 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 335,9 Mio €).

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2025	Prognose im Lagebericht 2024	2024	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow (in Mio €)	24,4	Signifikante Verbesserung, nahe dem Break-Even-Punkt	-674,7	+699,1	–

Der Free Cash Flow entwickelte sich innerhalb der im Lagebericht 2024 abgegebenen Prognose.

Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Adjustiertes EBIT ¹⁾	933,7	885,9	264,1	207,3	290,6	272,8	-21,0	-78,8	399,9	484,6
Fraport-Assets	14.209,0	13.988,8	5.735,4	5.224,7	3.308,3	3.109,7	1.205,4	1.080,3	3.959,9	4.574,1
Kapitalkosten vor Steuern	1.136,7	1.119,1	458,8	418,0	264,7	248,8	96,4	86,4	316,8	365,9
Wertbeitrag vor Steuern	-203,0	-233,3	-194,7	-210,8	25,9	24,0	-117,4	-165,2	83,2	118,7
(Konzern)-ROFRA in %	6,6	6,3	4,6	4,0	8,8	8,8	-1,7	-7,3	10,1	10,6

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

Im Geschäftsjahr 2025 verbesserte sich der **Wertbeitrag** des Fraport-Konzerns um 30,3 Mio € auf -203,0 Mio € (im Vorjahr: -233,3 Mio €) und blieb weiterhin im negativen Bereich.

Im Wesentlichen trug die positive operative Ergebnisentwicklung im Konzern zu einem um 47,8 Mio € auf 933,7 Mio € verbesserten adjustierten EBIT bei (im Vorjahr: 885,9 Mio €). Gegenläufig führten die Investitionen insbesondere in die Ausbauprojekte in Frankfurt und Lima zu leicht höheren Kapitalkosten.

Der **Konzern-ROFRA** des Fraport-Konzerns erhöhte sich entsprechend um 0,3 Prozentpunkte auf 6,6 % (im Vorjahr: 6,3 %).

Der Wertbeitrag des Segments **Aviation** wird weiterhin von den voranschreitenden Bautätigkeiten im Rahmen des Projekts Ausbau Süd sowie dem Anstieg der Kapitalkosten bestimmt. Dieser erhöhte sich aufgrund der positiven operativen Entwicklung um 16,1 Mio € auf -194,7 Mio € (im Vorjahr: -210,8 Mio €). Der Segment-ROFRA verbesserte sich von 4,0 % auf 4,6 %.

Im Segment **Retail & Real Estate** führten die positive EBITDA Entwicklung und rückläufige Abschreibungen zu einer Verbesserung des adjustierten EBITs und somit zu einem Wertbeitrag von 25,9 Mio € (im Vorjahr: 24,0 Mio €). Der Segment-ROFRA blieb konstant auf 8,8 % (im Vorjahr: 8,8 %).

Der Wertbeitrag im Segment **Ground Handling** erhöhte sich auf -117,4 Mio € (im Vorjahr: -165,2 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf die positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Der Segment-ROFRA verbesserte sich deutlich auf -1,7 % (im Vorjahr: -7,3 %).

Der Wertbeitrag des Segments **International Activities & Services** reduzierte sich auf 83,2 Mio € (im Vorjahr: 118,7 Mio €). Grund dafür waren unter anderem höhere Abschreibungen im Zusammenhang mit der Terminalinbetriebnahme in Lima sowie Währungskurseffekte. Mit 10,1 % blieb der Segment-ROFRA auf dem Niveau von 2024 von 10,6 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2025	Prognose Lagebericht 2024	2024	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-ROFRA (%)	6,6	In etwa auf dem Niveau von 2024	6,3	+0,3 PP	–

Der Konzern-ROFRA lag aufgrund des positiven operativen Ergebnisses mit 6,6 % leicht über der im Lagebericht 2024 gegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2025.

Strategische nichtfinanzielle Kennzahlen

Passagierentwicklung

Die konzernweite Passagierzahl an den vollkonsolidierten Standorten stieg im Vorjahresvergleich um 6,1 % auf 144,8 Mio. Die Inbetriebnahme des neuen Terminals in Lima und auch die Erholung des Flughafens Porto Alegre, der im Vorjahr aufgrund von Überflutung temporär geschlossen war, trugen dazu bei. Die Entwicklung der weiteren Standorte ist im Kapitel Geschäftsverlauf detailliert dargestellt. Mit rund 63,2 Mio Passagieren lag das Verkehrsaufkommen am Standort Frankfurt um 2,6 % über dem Vorjahreswert.

Globalzufriedenheit der Passagiere

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt verbesserte sich im Jahr 2025 um einen Prozentpunkt auf 71 %. Während die allgemeine Zufriedenheit (Top-Box-Anteil der Globalzufriedenheit) im ersten und zweiten Quartal auf 73 % beziehungsweise 74 % anstieg, sank der Top-Box-Wert im dritten und vierten Quartal 2025 auf jeweils 68 %. Auf Jahressicht verzeichneten neben der Globalzufriedenheit weitere sieben Zufriedenheitskriterien wachsende Top-Box-Ergebnisse, allen voran die Verfügbarkeit von Informations-Anzeigen über abgehende Flüge und Abfluggates in den Terminals (+ 6 Prozentpunkte auf 82 %). Um drei beziehungsweise vier Prozentpunkte legten die Kriterien „Sauberkeit hier in diesem Terminal“ (79 %) sowie „Wartezeiten an der Passkontrolle“ (69 %) zu. Auch die Zufriedenheit mit den Wartezeiten an der Sicherheitskontrolle wuchs im Berichtsjahr 2025 um einen weiteren Prozentpunkt auf 77 %.

Demgegenüber verbuchte weniger als die Hälfte der abgefragten Kriterien gegenüber dem Vorjahr Rückgänge: Neben der Weiterempfehlungsbereitschaft (-2 Prozentpunkte auf 74 %) verloren unter anderem die Gastfreundschaft des Flughafen-Personals (-4 Prozentpunkte auf 87 %), beide Anreisekriterien (Anreise zum Flughafen mittels öffentlicher Verkehrsmittel (-4 Prozentpunkte auf 78 %) und Transfer im Busshuttle zwischen den Terminals (-5 Prozentpunkte auf 76 %)) sowie alle Kriterien zu den Duty-Free-/Travel-Value-Shops und sonstigen Geschäften (-6 Prozentpunkte auf 61 %).

An den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen blieb die Globalzufriedenheit im Berichtsjahr 2025 mit einem kumulierten Wert von 82 % unverändert im Vergleich zum Vorjahr. Zur Ermittlung der Globalzufriedenheit im Konzern wurden an den Standorten in Slowenien, Bulgarien, Brasilien, Peru und Griechenland insgesamt knapp 36.000 Passagiere befragt. Dabei wurden die erhobenen Zufriedenheitsdaten anhand des jeweiligen Passagieraufkommens für die Berechnung des kumulierten Wertes gewichtet. Unter Einbeziehung des Standorts Frankfurt ergab sich für das Berichtsjahr 2025 eine konzernweite Globalzufriedenheit von unverändert 77 %.

Zufriedenheit der Beschäftigten

Die konzernweite Befragung der Beschäftigten (Fraport-Barometer) wurde vom 29. September bis 7. November 2025 durchgeführt. Die Rücklaufquote betrug 76 % und erhöhte sich damit im Vergleich zur vorherigen Erhebung im Jahr 2024 deutlich. Die Zufriedenheit der Beschäftigten im Fraport-Konzern erreichte auf einer Skala von 1 bis 7, wobei 7 die Höchstbewertung darstellt, einen Wert von 4,95. Damit lag die Zufriedenheit der Beschäftigten annähernd auf Vorjahresniveau (2024: 5,01). Der leicht negative Trend zeigt sich ebenfalls in den durchschnittlichen Bewertungen der einzelnen Themenfelder: Der Aspekt „Arbeitgeber“ wurde mit 4,73 bewertet (2024: 4,79), der „Arbeitsplatz“ mit 4,93 (2024: 5,01), das Themenfeld „Team“ erhielt 5,07 (2024: 5,13) und „Führungskraft“ 5,05 (2024: 5,13). Im Gegensatz dazu entwickelte sich die Zufriedenheit der Beschäftigten innerhalb der Fraport AG positiv und lag bei 4,97 (2024: 4,88).

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	19.587	19.001	+586	+3,1
davon Fraport AG	7.163	7.114	+49	+0,7
davon Konzern-Gesellschaften	12.425	11.887	+538	+4,5
davon in Deutschland	15.743	15.319	+424	+2,8
davon im Ausland	3.845	3.682	+163	+4,4

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) erhöhte sich im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2025 um 586 auf 19.587 (im Vorjahr: 19.001). Infolge der positiven Verkehrsentwicklung erhöhte sich bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services GmbH der Personalbestand (+302 Beschäftigte). Auch in der Fraport AG stieg der Personalbestand (+49 Beschäftigte). Außerhalb Deutschlands erhöhte sich die Anzahl der Beschäftigten auf 3.845 (+4,4 %) aufgrund der konzernweiten positiven Verkehrsentwicklung, insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften in Slowenien (+80 Beschäftigte) und Griechenland (+26 Beschäftigte).

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	3.756	3.614	+142	+3,9
Retail & Real Estate	617	603	+14	+2,3
Ground Handling	8.542	8.319	+223	+2,7
International Activities & Services	6.672	6.465	+207	+3,2

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

Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	19.252	19.211	+41	+0,2
davon Fraport AG	7.129	7.158	-29	-0,4
davon Konzern-Gesellschaften	12.123	12.053	+70	+0,6
davon in Deutschland	15.728	15.682	+46	+0,3
davon im Ausland	3.524	3.529	-5	-0,1

Mit 19.252 blieb die Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern (ohne Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2025 nahezu unverändert im Vergleich zum Vorjahr (+41 Beschäftigte). Einem geringeren Personalbestand in der Fraport AG (-29 Beschäftigte) stand ein höherer Personalbestand bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services GmbH (+76 Beschäftigte) gegenüber.

Entwicklung der Personalstruktur

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

Mit 12,8 % lag die **Konzern-Fluktuationsquote** – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im Berichtsjahr geringfügig über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 12,7 %). Die **Konzern-Frauenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten) – reduzierte sich zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 23,2 % (im Vorjahr: 23,4 %). Das **Durchschnittsalter** der Beschäftigten im Konzern blieb mit 44,6 Jahre auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 44,7 Jahre). Die **Schwerbehindertenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – reduzierte sich im Vorjahresvergleich und lag konzernweit bei 6,4 % (im Vorjahr: 6,6 %).

In der **Fraport AG** lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten zum Bilanzstichtag 2025 bei 20,3 % (im Vorjahr: 20,1 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 11,2 % (im Vorjahr: 11,9 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden stieg auf 277 (im Vorjahr: 251) an. Die Fluktuationsquote der Fraport AG blieb mit 2,8 % konstant im Vergleich zum Vorjahr.

Konzern-Nachhaltigkeitserklärung

Allgemeine Informationen

Angaben zu ESRS 2 Allgemeine Angaben

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

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

Die vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitserklärung ist Bestandteil des Lageberichts 2025 und wird gemäß den §§ 289b bis 289e sowie §§ 315b und 315c HGB erstellt. Sie erfüllt die gesetzlichen Informationsanforderungen sowohl für den Fraport-Konzern als auch für die Fraport AG als Mutterunternehmen. Grundsätzlich werden die Angaben des Fraport-Konzerns für die Berichterstattung der Fraport AG mitverwendet; falls Abweichungen bestehen, wird hierauf gesondert hingewiesen.

Für den Fraport-Konzern erfolgt die Berichterstattung unter vollständiger Anwendung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk. Für die Fraport AG werden hingegen die Mindestanforderungen des HGB berücksichtigt. Die Inhalte der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurden entsprechend in die Struktur des Berichts integriert.

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

Die Inhalte der Berichterstattung basieren auf einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA), die in Übereinstimmung mit den ESRS-Anforderungen durchgeführt wurde. Ergebnis der Analyse ist, dass fünf von zehn ESRS-Themenstandards für Fraport im Geschäftsjahr 2025 wesentlich sind. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das Vorhandensein und den Umfang der ESRS-Angabepflichten.

Angabepflicht IRO-2 – ESRS-Index

Angabepflicht	Beschreibung	Seite
ESRS 2-BP1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	79
ESRS 2-BP2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	81
ESRS 2-GOV 1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	84
ESRS 2-GOV 2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	86
ESRS 2-GOV 3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsystemen	86
ESRS 2-GOV 4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	88
ESRS 2-GOV 5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	89
ESRS 2-SBM 1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	91
ESRS 2-SBM 2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	96
ESRS 2-SBM 3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	97
ESRS 2-IRO 1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	102
ESRS 2-IRO 2	ESRS-Index	80
ESRS E1 i.V.m. ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsystemen	118
ESRS E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	118
ESRS E1 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	121
ESRS E1 i.V.m. ESRS 2 IRO 1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	123
ESRS E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	125
ESRS E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	125
ESRS E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	127
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	129
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	130
ESRS E2 i.V.m. ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	132
ESRS E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	133
ESRS E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	134
ESRS E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	135
ESRS S1 i.V.m. ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	136
ESRS S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	138
ESRS S1-2	Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	140
ESRS S1-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können	140
ESRS S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	141
ESRS S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	143
ESRS S1-6	Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	144
ESRS S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	144
ESRS S1-9	Diversitätsparameter	145
ESRS S1-12	Menschen mit Behinderungen	145
ESRS S1-13	Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung	146
ESRS S1-14	Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	146
ESRS S1-16	Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	146
ESRS S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	147
ESRS S3 i.V.m. ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	147
ESRS S3 i.V.m. ESRS 2 SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	148
ESRS S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	149
ESRS S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	151
ESRS S3-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	151
ESRS S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	152
ESRS S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	154
ESRS G1 i.V.m. ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	155
ESRS G1 i.V.m. ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	158
ESRS G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	158
ESRS G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	159
ESRS G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	161

Die vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wurde auf konsolidierter Basis erstellt und bezieht alle konsolidierten Unternehmen des Fraport-Konzerns entsprechend dem Umfang des Konzern-Abschlusses ein. Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die quantitativen Angaben sowie die dargelegten Konzepte und Herangehensweisen auf die konsolidierte Basis.

Die einbezogenen Unternehmen (Mutter- und Tochtergesellschaften) entsprechen denen, die im Konzern-Abschluss im Konsolidierungskreis enthalten sind. Sie werden gemäß dem Prinzip der finanziellen Kontrolle (financial control) einbezogen. Für Zwecke der Treibhausgasemissionsbilanzierung (THG-Bilanzierung) wurde darüber hinaus geprüft, ob bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen im Fraport-Konzern, die nach der at-Equity-Methode einbezogen werden, das Prinzip der operativen Kontrolle (operational control) zutreffend ist. Zur Bestimmung der operativen Kontrolle wurde eine zweistufige Analyse durchgeführt. Sie hat ergeben, dass für das Berichtsjahr 2025 Fraport nicht über die operative Kontrolle bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen verfügt. Nichtfinanzielle Daten dieser Unternehmen sind daher ausschließlich im Rahmen der Scope-3-Bilanzierung berücksichtigt. Zudem wurde die at-Equity einbezogene Gesellschaft in Antalya aufgrund ihrer Zugehörigkeit zum Risikomanagement-Betrachtungsbereich auch bei der Klimarisikoanalyse berücksichtigt.

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

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

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

Angabepflicht BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025.

In die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung fließen Schätzungen von Daten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein. Die Analyse der Wertschöpfungskette beruht überwiegend auf der Einschätzung von Experten aus dem Fraport-Konzern und unterliegt entsprechend einem gewissen Maß an Unsicherheit. Die Daten werden intern von den jeweiligen qualitätssichernden Instanzen validiert; eine weitere externe Validierung erfolgt nicht. Es liegen derzeit weder neue regulatorische Anforderungen noch wesentliche wissenschaftliche Erkenntnisse vor, die eine Anpassung der Datenqualität erforderlich machen. Im Berichtszeitraum wurden darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit der Datenaufbereitung ergriffen.

Im Folgenden werden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Schätzungen erläutert. Sofern im Folgejahr valide Daten vorlagen, wurden die entsprechenden geschätzten Vorjahreswerte überprüft und – soweit erforderlich – angepasst, um eine höhere Genauigkeit und Vergleichbarkeit sicherzustellen. Etwaige Anpassungen sowie deren Auswirkungen werden, sofern zutreffend, in den jeweils themenspezifischen ESRS-Angaben erläutert.

Bezugsmix der Energie

Die Aufschlüsselung des Energieverbrauchs auf einzelne Erzeugungsarten beruht auf Stromkennzeichen beziehungsweise Informationen zur Zusammensetzung, die technisch bedingt nicht für das aktuelle Berichtsjahr zur Verfügung stehen können. Wenn darüber hinaus in Einzelfällen geforderte marktbezogene Daten nicht zur Verfügung standen, wurden die nächstbesten standortbezogenen Daten herangezogen. Die daraus resultierenden Unsicherheiten sind bei der Interpretation der gemeldeten Energieverbräuche zu berücksichtigen und können in geringem Umfang die Aussagekraft der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung beeinflussen, insbesondere hinsichtlich der Vergleichbarkeit mit anderen Zeiträumen.

THG-Emissionen

Alle ausgewiesenen THG-Emissionen beruhen auf Aktivitätsdaten wie zum Beispiel Energieverbräuchen oder Transportleistungen sowie auf aktivitätsspezifischen Emissionsfaktoren. Sofern Fraport keine lokalen oder spezifischeren Faktoren vorlagen, wurden die aktuellen Emissionsfaktoren des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) angewendet. Da diese grundsätzlich für die britische Wirtschaft aufbereitet werden, führt die Anwendung auf Aktivitäten in anderen Ländern zu Unsicherheiten. Diese gehen über die grundsätzlichen Unsicherheiten der Emissionsfaktoren zugrundeliegenden Lebenszyklusanalysen hinaus. Für die Berechnung der Emissionen aus Stromnutzung wurde der länderspezifische Strommix gemäß den Veröffentlichungen der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Da im Rahmen der Datenerhebung nicht immer auf die jeweils aktuellsten Veröffentlichungen der IEA zurückgegriffen werden kann, besteht die Möglichkeit, dass die verwendeten Emissionsfaktoren nicht die neuesten Entwicklungen im Strommix abbilden. Aufgrund der in der Vergangenheit beobachteten kontinuierlichen Entwicklung der Emissionsfaktoren und der, in der Regel, geringen durchschnittlichen jährlichen prozentualen Veränderung im niedrigen einstelligen Prozentbereich ist der Einfluss dieser zeitlichen Verzögerung auf die Gesamtaussage der berechneten Emissionswerte als gering einzuschätzen. Eventuelle Unsicherheiten, die sich daraus ergeben, sind zusätzlich zu den allgemeinen Unsicherheiten in der Bewertung der Emissionswerte zu beachten. Heizöl- und Gasverbräuche wurden anhand der Emissionsfaktoren des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) berechnet. Bei der Bewertung der Treibhauspotenziale der eingesetzten Gase wurden die Global Warming Potentials (GWP) entsprechend den Vorgaben des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) berücksichtigt. Die Unsicherheiten, die durch die Übertragung der DEFRA-Emissionsfaktoren auf deutsche beziehungsweise internationale Verhältnisse entstehen, werden von Fraport als gering bewertet, da sie im Vergleich zu den grundsätzlichen Unsicherheiten in Emissionsfaktoren und Lebenszyklusanalysen nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die Unsicherheiten sind bei der Interpretation der gemeldeten Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen und können geringe Auswirkungen auf die Gesamtaussage der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung haben.

Die Prognosen zu künftigen Treibhausgasemissionen ohne Reduktionsmaßnahmen basieren auf denselben Annahmen zum Verkehrswachstum wie die Prognosen zur Geschäftsentwicklung im finanziellen Lagebericht. Entsprechend unterliegen sie vergleichbaren Schätzungen und Unsicherheiten. In der kurzfristigen Prognose sind diese Unsicherheiten gering und erreichen bis zur langfristigen Zielprognose im Jahr 2045 ein hohes Niveau.

THG-Emissionen Scope 3

- **Kategorien 1 und 2:** Fraport berechnet seine beschaffungsbezogenen THG-Emissionen aus der Herstellung gelieferter Produkte und der Erbringung von Dienstleistungen der vorgelagerten Wertschöpfungskette nach dem sogenannten Spend-based Approach. Die Berechnung erfolgt auf Basis eines anerkannten, wertschöpfungs- und sektorbasierten multiregionalen Input-Output-Modell. Hierbei werden die getätigten Ausgaben länderspezifisch 65 Wirtschaftssektoren zugeordnet und mit durchschnittlichen Emissionsfaktoren verknüpft, die die globalen Lieferkettenverflechtungen der jeweiligen Sektoren berücksichtigen. Unsicherheiten ergeben sich aus der Clusterung der Gesamtwirtschaft in 65 Sektoren mit unterschiedlichen durchschnittlichen Emissionsfaktoren als der bestmöglichen, dennoch keiner exakten Zuordnung der Produkte und Dienstleistungen zu diesen Sektoren. Die Unsicherheit für die Aussagekraft der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wird als „mittel“ für den absoluten Wert und als „gering“ für die Bewertung des zeitlichen Verlaufs eingeschätzt.
- **Kategorie 3:** Die Aktivitätsdaten entsprechen den Energiedaten für Scope 1 und 2. Die verwendeten Emissionsfaktoren je Energieträger stammen von DEFRA. Fraport beurteilt die Unsicherheit als „gering“. Die geringen Unsicherheiten haben nur einen sehr begrenzten Einfluss auf die gemeldeten Emissionswerte und somit auf die Gesamtaussage der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung.
- **Aktivitätsdaten Kategorie 7 und landseitige Verkehre in Kategorie 11:** Das An-/Abreiseaufkommen zu den Konzern-Standorten beruht auf Befragungen sowohl der Beschäftigten als auch der Reisenden. Insbesondere bei den Beschäftigten lagen nicht für alle Standorte aktuelle Befragungsergebnisse vor. Bei fehlenden Ergebnissen wurde der Modalträgermix anhand des nächstbesten Referenzstandortes extrapoliert. Für den Modalträgermix zum An- und Ablauf von Luftfracht beruhen die Annahmen auf der Einschätzung der internen Experten. Die verwendeten streckenbasierten Emissionsfaktoren je Modalträger stammen von DEFRA. Fraport beurteilt die Unsicherheit als „mittel“. Die daraus resultierenden Unsicherheiten können die Genauigkeit der Emissionsberechnung für diese Kategorien beeinflussen und somit die Aussagekraft der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung insbesondere im Hinblick auf die Vergleichbarkeit zwischen Berichtsjahren beeinträchtigen.
- **Aktivitätsdaten Luftverkehr in Kategorie 11:** Berechnungen der Treibstoffverbräuche gemäß dem Halbstreckenverfahren beruhen auf den Entfernungen zwischen den Destinationen und unseren Standorten sowie flugzeugtyp- und streckenspezifischen Verbrauchsinformationen von EUROCONTROL. Der Emissionsfaktor für den Treibstoff stammt von DEFRA. Die Unsicherheit wird als „mittel“ für den absoluten Wert und als „gering“ für die Bewertung des zeitlichen Verlaufs bewertet. Diese Unsicherheiten können sich auf die Zuverlässigkeit der ausgewiesenen Emissionswerte auswirken und sind bei der Interpretation der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung, insbesondere bei Trendanalysen und Standortvergleichen, zu berücksichtigen.
- **Minderheitsbeteiligungen in Kategorie 15:** Minderheitsbeteiligungen ohne Flugbetrieb werden auf Basis ihres Umsatzes anhand des zu Scope 3, Kategorien 1 und 2, beschriebenen Modells bewertet. Für Minderheitsbeteiligungen mit Flugbetrieb wird grundsätzlich auf die lokale THG-Emissionsbilanz zurückgegriffen. Sofern zur Veröffentlichung noch keine THG-Emissionen nach Scope 1 und 2 für das Berichtsjahr vorlagen, wurden die Daten auf Basis der Vorjahres-THG-Emissionen und des Verkehrsaufkommens des Berichtsjahres extrapoliert. Der Flughafen Delhi erhebt seine THG-Emissionen für einen Berichtszeitraum von April bis März. Im März 2025 hat die Fraport AG ihren Anteil an der Delhi International Airport Private Limited (DIAL) veräußert. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die durch DIAL verursachten Emissionen gemäß dem Equity-Anteil in die Berichterstattung nach Kategorie 15 einbezogen. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum Verkaufszeitpunkt im März 2025 wurden im Scope 3 Emissionen in Höhe von rund 368.000 t CO₂e erfasst, was einem Anteil von 1,65 % an den gesamten, in Kategorie 15 berichteten, Emissionen entsprach. Für die THG-Emissionen des Scope 3 wurde bei einem Abweichen von der Berechnung vom Halbstreckenverfahren anhand von Fraport-Beteiligungen mit vergleichbarem Geschäftsmodell und des lokalen Verkehrsaufkommens extrapoliert, um eine Vergleichbarkeit der Kategorie mit den übrigen Kategorien sicherzustellen. Fraport beurteilt die Unsicherheit der THG-Emissionen in Kategorie 15 insgesamt als „mittel“. Die beschriebenen Unsicherheiten können zu Abweichungen in der Emissionsberichterstattung führen und damit die Vergleichbarkeit der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung mit anderen Unternehmen oder Zeiträumen beeinträchtigen.

Schätzungen im Zusammenhang mit der Berechnung der Verdienstunterschiede

Bei der Berechnung der Bruttostundenverdienste für Männer und Frauen im Konzern wurde bei außertariflich Beschäftigten, Auslandsentsandten und Vorstandsmitgliedern ein Arbeitspensum von 39,3 Stunden pro Woche angenommen. Dies entspricht der durchschnittlichen Arbeitszeit der tariflich angestellten Beschäftigten. Weitere Schätzunsicherheiten sind mit der Einbeziehung von Sonderzahlungen verbunden. Die getroffenen Annahmen können in Einzelfällen die Vergleichbarkeit der Verdienstangaben mit anderen Unternehmen oder über verschiedene Berichtszeiträume hinweg beeinflussen.

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

In der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wurden Angaben gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 und nach dem FöPoG II (zum Anteil von Frauen in Führungspositionen) gemacht. Darüber hinaus wurden keine weiteren über die nach den ESRS geforderten Informationen auf Grundlage anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung aufgenommen.

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

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

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

Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert. Im Berichtsjahr 2025 bestand der Vorstand der Fraport AG aus den fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prüm und Prof. Dr. Matthias Zieschang.

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

Zur Steigerung seiner Effizienz und zur Vorbereitung von Aufsichtsratssitzungen hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2025 waren dies die folgenden Ausschüsse: „Finanz- und Prüfungsausschuss“, „Beteiligungs- und Investitionsausschuss“, „Personalausschuss“, „Präsidialausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall), Ausschuss gemäß § 27 MitbestG beziehungsweise „Vermittlungsausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall) sowie „Nominierungsausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall). Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. In einzelnen geeigneten Fällen werden, im gesetzlichen Rahmen, Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen.

Die Mitglieder des Vorstands verfügen über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen, um Fraports Geschäfte ordnungsgemäß führen zu können. Die Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen, um ihre Überwachungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können. Relevante Kompetenzfelder sind unter anderem Strategieentwicklung und -umsetzung, IT und Digitalisierung, Risikomanagement und Rechnungslegung. Durch die Teilnahme an Fachveranstaltungen, Präsentationen externer Beratungshäuser sowie durch konzerninterne Informationen und Formate aktualisieren die Mitglieder des Vorstands kontinuierlich ihr Wissen in den relevanten Themenfeldern und werden dabei auch gezielt zu Nachhaltigkeitsthemen informiert.

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

Mitgliederstruktur von Vorstand und Aufsichtsrat zum 31.12.2025

	Vorstand	Aufsichtsrat
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder	5	0
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder	0	20
Unabhängige Gremienmitglieder (in %)	–	20

Geschlechtervielfalt im Vorstand und Aufsichtsrat zum 31.12.2025

in %	Vorstand	Aufsichtsrat
Anteil der Männer	60	65
Anteil der Frauen	40	35

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

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

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

Der Vorstand der Fraport AG hat ein integriertes Governance-System eingeführt, das spezifische Prozesse und Kontrollen umfasst, um Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen zu identifizieren, zu bewerten und zu steuern. Diese Prozesse sind eng mit der Unternehmensstrategie verknüpft und beinhalten regelmäßige Risikoanalysen, interne Audits und Berichtsmechanismen. Halbjährlich werden Berichte über wesentliche Entwicklungen und Maßnahmen an den Aufsichtsrat weitergeleitet.

Weitere Prozessschritte zur Governance, insbesondere zur Überwachung und Steuerung von Auswirkungen, Risiken und Chancen, werden im Rahmen der kontinuierlichen Aktualisierung der DMA weiterentwickelt.

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

Informationsfluss zu den Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen

Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die strategische Steuerung, einschließlich des Nachhaltigkeitsmanagements. Im Berichtsjahr hat sich der Vorstand in vier Sitzungen mit den vom Risikomanagementausschuss vorgelegten bedeutenden und wesentlichen Risiken des Fraport-Konzerns befasst. Zudem hat sich der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats in zwei Sitzungen mit diesen Risiken befasst. Über Ziele, Strategien, Maßnahmen und Parameter im Bereich der Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) wurde im Berichtsjahr zweimal über den Vorstand an den Aufsichtsrat berichtet.

Im Berichtsjahr 2025 wurde keine vollumfängliche Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen. Es wurde jedoch eine Überprüfung der Themen im Rahmen der Konsolidierung ihrer zugehörigen Strategien, Maßnahmen, Parameter und Ziele vorgenommen. Eine Übersicht über die Vorgehensweise und die finalen Ergebnisse wurde dem Gesamtvorstand im November 2025 präsentiert. Nach Prüfung hat der Vorstand die Aktualisierung der DMA freigegeben. Der Aufsichtsrat, vertreten durch den Finanz- und Prüfungsausschuss, wurde im Anschluss über die Aktualisierung unterrichtet. Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen zuständig. Mit der Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung hat der Aufsichtsrat die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt.

Für die Wahrnehmung und Einhaltung der Sorgfaltspflichtenprozesse sind der Vorstand der Fraport AG und die jeweiligen Geschäftsleitungen der Konzern-Gesellschaften verantwortlich. Eine regelmäßige und/oder anlassbezogene interne Berichterstattung zu menschenrechts- und umweltbezogenen Ergebnissen in Entscheidungsgremien (zum Beispiel bei Geschäftsleitungen) zielt darauf ab, dass stets informierte Entscheidungen getroffen werden können.

Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in Entscheidungsprozessen

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

Im Berichtszeitraum behandelte wesentliche Themen

Im Berichtsjahr 2025 hat sich sowohl der Vorstand als auch der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mit den neu identifizierten Klimarisiken befasst. Diese werden unter der Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 und Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ beschrieben. Darüber hinaus wurden der Vorstand sowie der Finanz- und Prüfungsausschuss zum Halbjahr über den Stand der Konzepte, Maßnahmen und Zielerreichung informiert. Zum Jahresende erfolgte zudem eine Berichterstattung im Rahmen des Reviews der DMA.

Angabepflicht GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

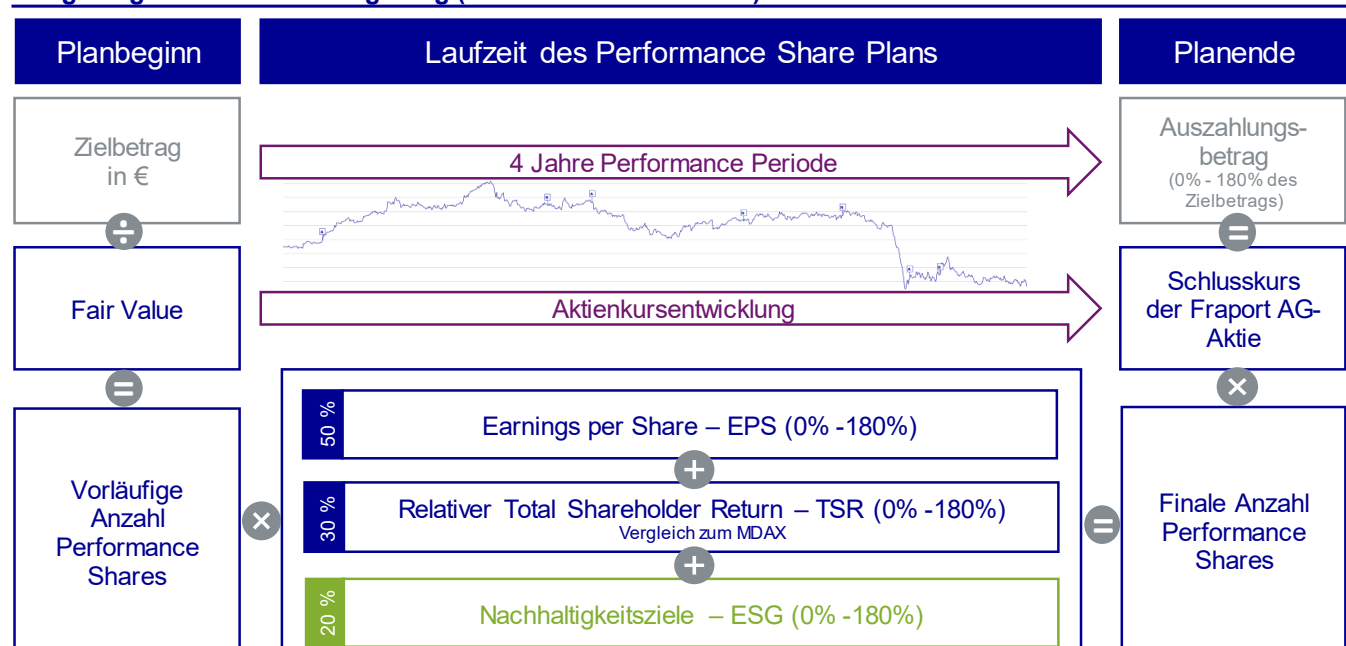
Wirtschaftlicher Erfolg wird im Vergütungssystem des Vorstands mit sozialer und ökologischer Verantwortung verknüpft, indem neben dem finanziellen Erfolg von Fraport auch Leistungen im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigt werden.

Hauptmerkmale der Anreizsysteme

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Fraport AG setzt sich aus einer festen Grundvergütung, variablen erfolgsabhängigen Komponenten, die kurz- und langfristig sind, sowie Nebenleistungen und Versorgungszusagen zusammen. Die kurzfristige performanceabhängige Vergütung orientiert sich an jährlichen finanziellen Unternehmenszielen. Nichtfinanzielle Ziele und die Qualität der kollektiven Leistung des Vorstands können über den sogenannten Modifier in die Vergütung einfließen. Die Möglichkeit der Berücksichtigung von ESG-Zielen als Modifier wurde im Geschäftsjahr 2025 jedoch nicht beansprucht.

ESG-Ziele werden zudem im Rahmen der langfristigen variablen Vergütung (Performance Share Plan) neben den Kriterien Earnings per Share und Total Shareholder Return berücksichtigt.

Langfristige Performance Vergütung (Performance Share Plan)



Nachhaltigkeitsziele und Leistungsindikatoren

Für die Performance-Periode 2025–2028 hat der Aufsichtsrat folgende ESG-Ziele beschlossen, die zusammen 20 % der Performance Share Plan-Bewertung ausmachen:

ESG-Ziele in der Vorstandsvergütung

Themenbereich / Ziel	Zielbeschreibung	Zielerreichung (Bezugsjahr ist Geschäftsjahr 2028)	Gewichtung
Umwelt			Gewichtung zu 35 % von drei ESG-Zielen
E1 – Klimaschutz			
E1 – Klimaschutz	Der Fraport-Konzern verfolgt weiter seinen Dekarbonisierungspfad und soll 2028 einen Zielemissionswert von 105.000 t CO ₂ e in Scope 1 und 2 erreichen	100 %, wenn im Geschäftsjahr 2028 maximal 105.000 t CO ₂ e konzernweit in Scope 1 und 2 ausgestoßen wurden	35 %
Ziel: CO ₂ e-Emissionen im Konzern			
Soziales			Gewichtung des Social-Gesamtziels zu 35 % von drei ESG-Zielen
S 1 – Eigene Belegschaft			Gleiche Gewichtung der fünf Social-Teilziele, somit je 7 %
S1-2 Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Beschäftigte bewerten ihre Zufriedenheit auf der Skala von 1 (niedrigste Zustimmung) bis 7 (höchste Zustimmung)	100 %, wenn die Zufriedenheit der Beschäftigten bei 5,0 liegt	7 %
Ziel: Zufriedenheit der Beschäftigten im Konzern	Fraport-Barometer wird jährlich durchgeführt		
	Einbezogen werden alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften		
S1-2 Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	360°-Feedback ist einmalig zwischen 2025 und 2028 zu durchlaufen	100 %, wenn 90 % der umfassten Führungskräfte 360°-Feedback absolviert und Performance-Dialog durchgeführt haben	7 %
Ziel: Entwicklung der Führungskultur im Konzern	Performance-Dialog wird in 2028 von der Führungskraft selbst und in ihrem Team durchgeführt		
Governance			Gewichtung zu 30 % von drei ESG-Zielen
G1 – Unternehmensführung			
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Erstellung eines Compliance-Schulungskonzepts mit Beschreibung der Schulungsmaßnahmen zur Korruptionsprävention und im Kartellrecht	100 %, wenn 90 % der relevanten Beschäftigten und Organe geschult wurden	30 %
Ziel: Korruptionsprävention und Kartellrecht in der Fraport AG	Schulung Aufsichtsrat und Vorstand zu beiden Themen		
	Schulung der relevanten Beschäftigten entsprechend dem Konzept		
	Jährliche Kommunikation des Vorstands zu Compliance-Themen		

Zusätzlich werden weitere operative Serviceziele (zum Beispiel Globalzufriedenheit am Standort Frankfurt, Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen und Gepäckbändern in Frankfurt) berücksichtigt.

Integration von Nachhaltigkeitskennzahlen in die Vergütungspolitik

Die ESG-Kennzahlen dienen als Performance-Benchmarks im Performance Share Plan und beeinflussen dort direkt die Anzahl der ausgegebenen Performance Shares. Darüber hinaus bleiben sie optionaler Bestandteil des kurzfristigen Vergütungsteils über den Modifier-Mechanismus. Auf diese Weise sind Nachhaltigkeitsleistungen fest in der Vergütungspolitik verankert.

Anteil der variablen Vergütung mit Nachhaltigkeitsbezug

Im Performance Share Plan ist ein Anteil von 20 % der Zielerreichung an ESG-Leistungskriterien geknüpft. Die Auszahlung erfolgt nach Abschluss der vierjährigen Performance-Periode und ist an den Grad der Zielerreichung gekoppelt.

Langfristige erfolgsabhängige Vergütung (Performance Share Plan – PSP)

Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung, der an nachhaltigkeitsbezogene Ziele geknüpft ist, beträgt für das Berichtsjahr 0 %, da in der kurzfristigen erfolgsabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 keine Nachhaltigkeitsziele als Modifier berücksichtigt wurden und die Performance-Periode der langfristigen variablen Vergütung den Zeitraum 2025 bis 2028 umfasst.

Genehmigungs- und Aktualisierungsebene

Die Festlegung der Vorstandsvergütung der Fraport AG erfolgt durch den Aufsichtsrat des Unternehmens auf Vorschlag des von ihm gebildeten Präsidialausschusses und wird regelmäßig auf Angemessenheit geprüft. Das Gesamtvergütungssystem des Vorstands wird gemäß § 120a Abs. 1 AktG mindestens alle vier Jahre der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt; die letzte Billigung erfolgte am 28. Mai 2024 mit einer Zustimmung von 97,7 % der abgegebenen Stimmen.

Die Vergütung des Aufsichtsrats beinhaltet keine variable Komponente und ist somit nicht an die Erreichung von ESG-Zielen gekoppelt.

Angabepflicht GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

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

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

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Beschreibung	Angabepflicht
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	Erläutert die Struktur, Rollen und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat bei Fraport, insbesondere bei der Überwachung und Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten. Legt dar, wie diese Organe regelmäßig über Nachhaltigkeitsthemen unterrichtet werden und wie Nachhaltigkeit in die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette von Fraport integriert ist.	ESRS 2 GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane ESRS 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen ESRS 2 SBM-1 Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	Beschreibt, wie Fraport verschiedene Stakeholder – wie Kunden, Geschäftspartner, Beschäftigte, Eigentümer und lokale Gemeinschaften – systematisch einbezieht. Erläutert die Prozesse zur Einbeziehung der eigenen Arbeitskräfte (z.B. Mitarbeiterbefragungen, Dialogformate, Feedbackkanäle) und den Umgang mit Anliegen der Stakeholder in der Wertschöpfungskette.	ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger ESRS S1-2 Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen ESRS S1-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können ESRS S3-2 Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	Erläutert das Verfahren der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) von Fraport, einschließlich der Herangehensweise zur Identifikation und Priorisierung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs). Gibt einen Überblick über die identifizierten wesentlichen IROs mit Angaben zu Zeithorizonten und Grad der Verantwortlichkeit.	ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	Beschreibt konkrete Maßnahmen zur Adressierung der Auswirkungen auf Beschäftigte (z.B. Arbeits- und Gesundheitsschutz, HRneo-Programm, Diversity- und Inklusionsinitiativen), auf die Wertschöpfungskette sowie Maßnahmen zur Korruptionsprävention und Governance.	ESRS E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien ESRS E2-2 Maßnahmen zu Umweltverschmutzung ESRS S1-4 Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf Beschäftigte ESRS S3-4 Maßnahmen für betroffene Gemeinschaften ESRS G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	Erläutert, wie Fraport Kennzahlen und Zielwerte nutzt, um die Leistung und Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen hinsichtlich Nachhaltigkeit zu bewerten. Beschreibt das Monitoring der Zielerreichung und die interne sowie externe Berichterstattung (z.B. zu Klimazielen, Arbeitssicherheit, Diversität, Beschwerdefällen).	ESRS E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen ESRS S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen ESRS S1-14 Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit ESRS S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten ESRS G1-4 Korruptions- oder Bestechungsfälle

Angabepflicht GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Verfahren und Systeme

Fraport verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem (RMS) sowie ein zentrales Internes Kontrollsystem (IKS), das sich am COSO-Rahmenwerk orientiert. Das IKS dient der Sicherstellung der Angemessenheit und Wirksamkeit wesentlicher betrieblicher Prozesse. Im Rahmen des IKS werden relevante Prozessrisiken identifiziert, gesteuert und überwacht.

Zur laufenden Bewertung der Wirksamkeit wird jährlich ein Control Self Assessment (CSA) durchgeführt. Dieses bewertet die Effektivität der Geschäftsprozesskontrollen, identifiziert potenzielle Schwächen und speist konkrete Verbesserungsimpulse in die Weiterentwicklung des Systems ein.

Für die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden spezifische Kontrollprozesse etabliert, um die Vollständigkeit, Integrität und Genauigkeit der ESG-Daten sicherzustellen. Diese beinhalten:

- standardisierte Dokumentationsverfahren,
- regelmäßige Plausibilitätsprüfungen,
- das Mehraugenprinzip bei Datenerhebung, -prüfung und -konsolidierung,
- eine strukturierte Kontrolldokumentation zur Vorbereitung auf externe Prüfungen nach CSRD.

Risikobewertungsansatz und Priorisierung

Risiken werden im Rahmen eines einheitlichen Bewertungsansatzes anhand einer Berichtsmatrix erfasst, die Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Schadenshöhe kombiniert. Wesentliche Risiken im Sinne der Wesentlichkeitsschwellen sind Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 % und hohem Schaden sowie Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 20–50 % und sehr hohem Schaden.

Bewertet wird konservativ, unter Annahme des jeweils ungünstigsten Falls. Es wird systematisch zwischen Bruttoisiko (vor Maßnahmen) und Nettoisiko (nach Umsetzung von Maßnahmen) unterschieden. Die Methoden basieren auf den Vorgaben des unternehmensweiten Risiko- und Chancenberichts.

Wesentliche Risiken und Kontrollen

Im Kontext der Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden folgende Hauptrisiken identifiziert:

- Datenintegritätsrisiken, verursacht durch fehlerhafte oder unvollständige Daten,
- Schätzrisiken, insbesondere bei Emissionsberechnungen,
- zeitliche Risiken, verursacht durch verspätete Datenverfügbarkeit entlang der Lieferkette,
- Reputationsrisiken infolge fehlerhafter oder irreführender Berichterstattung.

Zur Risikominderung kommen folgende Maßnahmen zum Einsatz:

- automatisierte Validierungssysteme zur Datenprüfung,
- systematische Plausibilitätsprüfungen,
- Mehraugenprinzip in allen kritischen Prüf- und Konsolidierungsschritten,
- kontinuierliche Verbesserung operativer Prozesse auf Basis der CSA-Ergebnisse.

Integration in interne Funktionen und Prozesse

Die Verfahren zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sind vollständig in die unternehmensweiten Systeme integriert:

- ESG-spezifische Kontrollen sind Bestandteil des zentralen IKS,
- ESG-Risiken sind in das konzernweite Risikomanagement eingebettet und werden dort gesteuert,
- Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

Berichterstattung an Governance-Gremien

Die Ergebnisse des CSA werden jährlich an den Vorstand der Fraport AG berichtet. Zudem erhält der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats jährlich einen Bericht über die Angemessenheit und Wirksamkeit des zentralen IKS. Anlassbezogene Nachhaltigkeitsrisiken werden quartalsweise an den Risikomanagement-Ausschuss sowie den Vorstand berichtet. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird halbjährlich unterrichtet. Zur Meldung wesentlicher Risiken außerhalb des regelmäßigen Berichtsprozesses hat Fraport einen Ad-hoc-Berichterstattungsprozess eingerichtet.

Angabepflicht SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Bedeutende angebotene Gruppen von Produkten und/oder Dienstleistungen

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

Den maßgeblichen Teil seiner Umsätze und Ergebnisse erzielt der Konzern aus dem Passagier- und Frachtgeschäft an den jeweiligen Standorten. Neben den Passagieren zählen insbesondere Fluggesellschaften, Behörden, Spediteure, sowie Mieter von Büro- und Einzelhandelsflächen, zu den wesentlichen Kunden. Fraport erhebt dabei vor allem Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur, erzielt Erlöse aus der kommerziellen Flächen-Entwicklung und bietet weitere operative Dienstleistungen an. Die wesentlichen hieraus resultierenden Umsatzströme berichtet Fraport als „Flughafenentgelte“, „Infrastrukturentgelte“, „Bodenverkehrsdienste“, „Sicherheitsdienstleistungen (Umsatzerlöse aus Luftsichergebühren gem. § 5 LuftSiG und Sicherheitsleistungen)“, sowie „Retail“, „Real Estate“ und „Parkierung“. Im Bereich der Flughafen-Konzessionen werden darüber hinaus Erlöse und Aufwendungen in gleicher Höhe aus „Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit IFRIC 12“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Im Rahmen der Berichterstattung unterscheidet Fraport zwischen folgenden vier Segmenten:

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

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

Bedeutende Märkte und/oder Kundengruppen

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

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

Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern verteilte sich im Jahr 2025 auf folgende geografische Gebiete:

Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern

Geografische Gebiete	Zahl der Beschäftigten
Deutschland	16.947
Europa (ohne Deutschland)	2.051
Südamerika	1.450
Nordamerika	66
Rest	17
Gesamtzahl der Beschäftigten	20.531

Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach maßgeblichen ESRS-Sektoren

Die Aufschlüsselung der Konzern-Umsatzerlöse nach bedeutenden ESRS-Sektoren orientiert sich an der Segmentberichterstattung gemäß IFRS 8 und deckt sämtliche Geschäftsfelder des Fraport-Konzerns ab.

Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach maßgeblichen ESRS-Sektoren

Fraport Segment	ESRS-Sektor / IFRS-8-Segment	Umsatzerlöse 2025 (in Mio €)
Aviation	Anderer Transport (TTR)	1.342,0
Retail & Real Estate	Vertrieb und Handel (SST) Immobilien und Dienstleistungen (RRE)	551,3
Ground Handling	Anderer Transport (TTR)	856,5
International Activities & Services	Professionelle Dienste (SPS) Anderer Transport (TTR)	1.682,4

Die dargestellten Beträge stellen die wesentlichen Erlösquellen des Fraport-Konzerns dar und erfüllen die Wesentlichkeitskriterien gemäß ESRS SBM-1 AR 13, da jedes ausgewiesene Segment mehr als 10 % zum Konzern-Umsatz beiträgt oder mit wesentlichen (potenziellen) Auswirkungen verbunden ist.

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

Nachhaltigkeitsziele

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

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

Die Festlegung der Nachhaltigkeitsziele erfolgte ohne formalisierte Einbindung externer Interessenträger, orientiert sich jedoch unmittelbar an den gesellschaftlichen Erwartungen, den regulatorischen Entwicklungen sowie dem öffentlichen und politischen Druck in diesen Themenfeldern.

Der Fortschritt bei der Umsetzung der beiden zuvor genannten strategischen Prioritäten wird anhand von Key Performance Indicators (KPIs) gemessen. Diese umfassen: Anzahl der Passagiere (in Mio), THG-Emissionen (t CO₂e) und Zufriedenheit Beschäftigte. Für die Jahre 2027 und 2030 sind quantitative Ziele definiert. Zudem sind für die THG-Emissionen und die Zufriedenheit der Beschäftigten auch die in der Angabepflicht GOV-3 beschriebenen Vorstandsvergütungsziele festgelegt.

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

Masterplan Dekarbonisierung

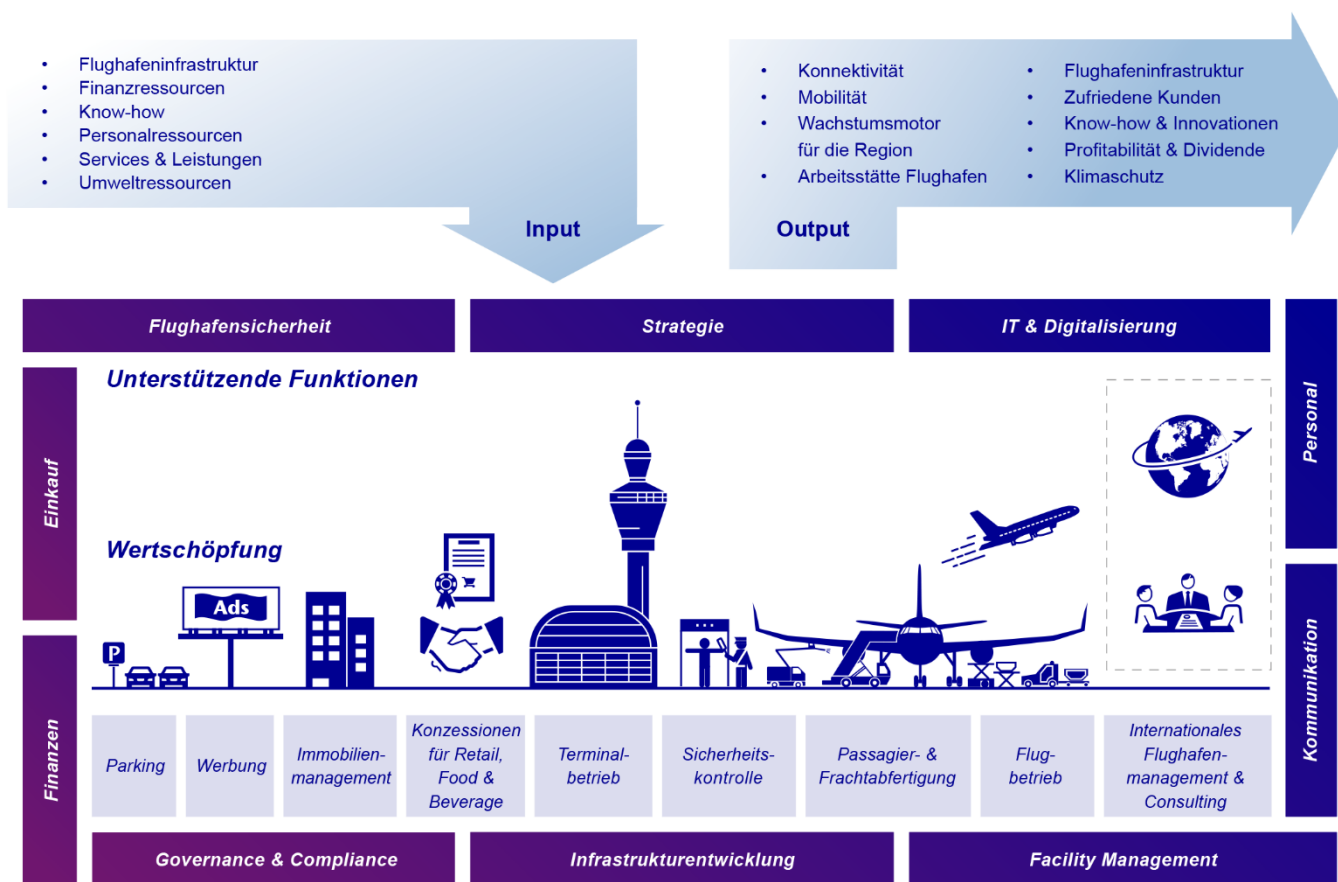
Durch den Masterplan Dekarbonisierung und die verabschiedeten Maßnahmen verpflichtet sich Fraport, an den vollkonsolidierten Standorten innerhalb der Scopes 1 und 2 den Status Net-Zero zu erreichen. Zu den wichtigsten Maßnahmen des Masterplans gehört die Umstellung des Strommixes auf erneuerbare Energien.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

HRneo

HRneo verfolgt das Ziel, den HR-Bereich neu auszurichten und die Arbeitgeberattraktivität von Fraport weiter zu steigern, um das Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen und den Zusammenhalt der Belegschaft zu stärken. Das Programm umfasst eine gezielte Führungskräfteentwicklung, die Formulierung des neuen Arbeitgebersprechens „Fraport. Deine Welt der Möglichkeiten“, die Etablierung spezialisierter HR-Rollen sowie die Weiterentwicklung der HR-Organisation. Das Programm wurde 2024 abgeschlossen, die Maßnahmen daraus, wie die Neustrukturierung des HR-Bereichs und die Einführung von unterstützenden IT-Systemen, dauern weiterhin an.

Angaben zu Inputs und Outputs

Wertschöpfungskette



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

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

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

Zu den Inputs des Geschäftsmodells zählen neben Finanz-, Personal und Umweltressourcen auch die aktuelle Infrastruktur, das vorhandene Know-how sowie Services und Leistungen von Drittanbietern. Mit den zuvor genannten Projekten „HRneo“ und „Masterplan Dekarbonisierung“ verfolgt Fraport das Ziel, die Personalressourcen zu sichern und die THG-Emissionen zu mindern. Die strategischen Ziele „Steigerung des EBITDA“ und „Free Cash Flow“, die ebenfalls in der Konzern-Strategie Fraport.2030 enthalten sind, dienen dem Erhalt der finanziellen Stabilität und hinterlegen die Weiterentwicklung des Konzerns mit den notwendigen finanziellen Ressourcen (siehe Kapitel „Strategie“ im Lagebericht).

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

Der Ausbau und die Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und führen zu zusätzlichen Passagier- und Frachtverkehren. Dadurch werden volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die umliegenden Regionen ausgelöst, insbesondere in den Bereichen Bau, Transport, Logistik sowie im Tourismus und Handel. Fraport trägt sowohl innerhalb des Konzerns als direkter Arbeitgeber als auch an den jeweiligen Flughäfen indirekt zur wirtschaftlichen Prosperität bei. Zusätzlich profitieren verschiedene Wirtschaftszweige entlang der Wertschöpfungskette eines Flughafens, etwa der Tourismus („Wachstumsmotor der Regionen“ und „Arbeitsstätte Flughafen“). Fraport strebt zudem finanziell profitables Wachstum für Investoren an und versteht sich als guter Partner in den Regionen, in denen das Unternehmen tätig ist.

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

Im Rahmen des Geschäftsmodells und entlang der Wertschöpfungskette ist Fraport einer Vielzahl von externen Einflüssen ausgesetzt, die sowohl Risiken als auch Chancen mit sich bringen können. Insbesondere gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, geopolitische Ereignisse sowie sich verändernde regulatorische Rahmenbedingungen können sich auf die Nachfrage im Passagier- und Frachtverkehr, die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte sowie auf die Ertragslage des Konzerns auswirken. Steigende Energiepreise, Inflation, veränderte Zinsniveaus, protektionistische Tendenzen im Welthandel sowie volatile Märkte stellen potenzielle Risiken dar, die das operative Geschäft beeinflussen können. Ebenso können branchenspezifische Faktoren wie Marktentwicklungen, politische Entscheidungen oder technologische Veränderungen die Geschäftsentwicklung hemmen oder fördern. Zur Begrenzung und Steuerung dieser Risiken setzt Fraport auf eine breite Diversifikation seiner Konzern-Flughäfen, kontinuierliches Monitoring relevanter Frühindikatoren sowie auf die Weiterentwicklung der Geschäftsbereiche und Infrastrukturprojekte. Gleichzeitig ergeben sich durch eine mögliche konjunkturelle Erholung, die Zunahme internationaler Handelsaktivitäten, innovative digitale Lösungen und die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote Chancen für profitables Wachstum und die Stärkung der Marktposition. Auch langfristig wird von einer steigenden Nachfrage im globalen Luftverkehr ausgegangen, wovon Fraport durch seine internationalen Beteiligungen und die konsequente Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse profitieren kann.

Dennoch ist nicht auszuschließen, dass außergewöhnliche Ereignisse – wie Naturkatastrophen, Pandemien, politische Krisen, regulatorische Änderungen oder technische Störungen – die Wertschöpfungskette und das Geschäftsmodell von Fraport beeinträchtigen könnten. Die Auswirkungen dieser Risiken und Chancen werden regelmäßig im Rahmen des konzernweiten Risikomanagementsystems bewertet und in die strategische Unternehmenssteuerung integriert.

Angabepflicht SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

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

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

Beispiel Nachbarschaftsdialog

Auf der Homepage gibt es ein breites Serviceangebot für Anwohner des Frankfurter Flughafens. Den interaktiven Karten FRA.Map und FRA.NoM sind individuelle Informationen zu Flugrouten entnehmbar. Die Rubrik „Mein Anliegen“ bietet die Möglichkeit, Feedback zu geben und Anfragen an das Team des Nachbarschaftsdialogs zu stellen. Außerdem gibt es Erläuterungen zu Fluglärm, Maßnahmen wie Schallschutz- oder Dachsicherungsprogrammen, Flugbetrieb oder Luftqualität. Die Impulse aus diesem Dialog werden für die Weiterentwicklung von Maßnahmen im Umgang mit dem Thema Fluglärm genutzt.

Beispiel Mitarbeiterbefragung

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

Beispiel Eigentümer

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

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74844 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 2025 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.com rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

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

Zweck der Einbeziehung

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

Aus den Stakeholder Dialogformaten ergab sich im Berichtsjahr kein Anlass für eine signifikante Anpassung der grundsätzlichen Konzern-Strategie oder des Geschäftsmodells.

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

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

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

	Beschreibung	Auswirkung, Risiko oder Chance	Bereich im Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette	
E1 – Klimawandel				
E1 – Klimaschutz	Die Treibhausgasemissionen im Scope 1 und 2 entstehen aus dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur und betriebseigenen Fahrzeugen. Scope 3 umfasst die Ausstöße der Luftfahrzeuge im Start- und Landeanflug sowie den Passagier-, Fracht- und Beschäftigtenverkehr und der Zulieferkette. Die negativen Auswirkungen werden dominiert durch den hohen Ausstoß im Scope 3.	Negative Auswirkung	Die Treibhausgasemissionen entstehen bei der Abfertigung, dem Flugbetrieb, im Terminalbetrieb und durch den Infrastrukturaufbau und -erhalt.	
Treibhausgasemissionen (Scope 1, 2 und 3)				
E1 – Energie	Der Flughafenbetrieb benötigt eine hohe Energiezufuhr, insbesondere Strom für Beleuchtung und Klimatisierung sowie den Betrieb der sonstigen technischen Anlagen. Je nach Standort kommen noch signifikante Verbräuche an Fernwärme und fossilen Brennstoffen für die Heizung und den Fuhrpark hinzu. Entlang der Wertschöpfungskette ist zudem der Energieverbrauch des Luftverkehrs signifikant.	Negative Auswirkung	Die Energie wird insbesondere bei der Abfertigung, im Flugbetrieb, im Terminalbetrieb und durch den Betrieb von Immobilien verbraucht.	
Energieverbrauch				
E1 – Klimawandelanpassung	Am Konzern-Standort in Porto Alegre besteht das Risiko, dass aufgrund von Überflutungsereignissen der Betrieb und der Flugverkehr vollständig eingestellt werden müssen, Terminals geschlossen und Start- und Landebahnen, Rollwege sowie Gebäude zerstört werden. Dies führt zu infrastrukturellen Schäden und Einnahmeverlusten.	Risiko	Überschwemmungen in Porto Alegre können lokal die Abfertigung, den Flugbetrieb und den Terminalbetrieb beeinflussen.	
Extremwetterlagen				
E1 – Klimawandelanpassung	Die vollständige Umsetzung und Verschärfung von vielfältigen gesetzlichen Anforderungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene aus EU-Fit for 55 Maßnahmen (Verpflichtende Beimischung von nachhaltigen Treibstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF), Kosten für Energiesteuer (European Union Energy Taxation Directive, EU ETD)) führen zur Verteuerung des Luftstandortes Frankfurt, was einen starken Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen europäischen und internationalen Hubs zur Folge hat und die Standortkosten in Frankfurt für Airlines und folglich auch für Passagiere in die Höhe treibt. Dies resultiert in einer geringeren Passagier-Nachfrage und schließlich in Umsatzverlusten und finanziellen Einbußen.	Risiko	Erhöhte Standortkosten können die Attraktivität des Standorts mindern und dadurch zu einem Rückgang der Nachfrage und damit Umsatzverlusten führen.	
Erhöhte Standortkosten				
E2 – Umweltverschmutzung				
E2 – Luftverschmutzung	Unter Luftschadstoffe durch den Flugbetrieb fallen Stickoxide, Kohlenmonoxid, Feinstaub (PM10, PM2.5), Kohlenwasserstoffe, ultrafeine Partikel (UFP), Ruß und Schwefeloxide. Untersuchungen am Flughafen Frankfurt zeigten, dass während der Covid-19-Pandemie die Reduktion der bodennahen Stickoxidkonzentrationen in der Rhein-Main-Region vorrangig auf den Rückgang des Straßenverkehrs zurückzuführen war. Für UFP ist dagegen der Flugbetrieb eine bedeutende Quelle und führt zu erhöhten Konzentrationen rund um den Flughafen. Aufgrund ihrer geringen Größe werden UFP als potenziell gesundheitlich gefährlich eingestuft, allerdings gibt es aufgrund mangelnder epidemiologischer Studien noch keine Dosis-Wirkungs-Beziehung und keinen Grenzwert. An den Konzern-Flughäfen sind Messungen bisher nicht gesetzlich erforderlich.	Negative Auswirkung	Luftschadstoffe entstehen vor allem bei der Abfertigung und dem bodennahen Flugbetrieb.	
Luftschadstoffe				
S1 – Eigene Belegschaft				
S1 – Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Fraport agiert als integrativer Arbeitgeber und wirkt so und durch die damit einhergehende Vorbildfunktion positiv auf Menschen und Gesellschaft. Der Konzern fördert Diversität und Inklusion und kommuniziert als Unterzeichner der Charta für Vielfalt aktiv seine Werte. Zudem bietet Fraport Arbeitsplätze mit niedrigen Bildungsvoraussetzungen und ermöglicht so Menschen selbstbestimmte Teilhabe, die in anderen Wirtschaftsbereichen nur schwer Fuß fassen können.	Positive Auswirkung	Die positive Wirkung als integrativer Arbeitgeber entsteht vorrangig im eigenen Betrieb.	
Integrativer Arbeitgeber				
S1 – Sozialer Dialog	Insbesondere am Standort Frankfurt sind Arbeitnehmer konzernweit durch Vertretungen und Gewerkschaften repräsentiert. Die deutschen Vorgaben zur Mitbestimmung werden auf hohem Niveau umgesetzt. Dadurch haben insbesondere Beschäftigte unterer Lohngruppen eine starke Stimme gegenüber der Geschäftsführung mit der Folge verbesserter Arbeitsbedingungen, höherer Löhne und Sozialleistungen sowie hoher Arbeitsplatzsicherheit. Die unterschiedlichen Fraktionen fördern Partizipation und Demokratieverständnis. Derzeit ist diese Auswirkung insbesondere in Deutschland ausgeprägt.	Positive Auswirkung	Die starke Arbeitnehmerbeteiligung findet im eigenen Betrieb insbesondere in Deutschland statt.	
Starke Arbeitnehmerbeteiligung				
S1 – Gesundheitsschutz und Sicherheit	Die Arbeitsbedingungen können insbesondere für verschiedene Beschäftigtengruppen auf dem Vorfeld und in den Terminals aus arbeitspraktischen und -organisatorischen Gründen physisch und psychisch herausfordernd sein. Die bestehenden Initiativen zur Verbesserung der Arbeitsplatzausstattung, der Bereitstellung von Betreuungs- und Beratungsangeboten sowie zur Flexibilisierung von Arbeitsplatz und Arbeitszeit tragen grundsätzlich dazu bei, negative Auswirkungen zu mindern, erweisen sich jedoch in einigen individuellen Fällen als noch nicht ausreichend.	Negative Auswirkung	Die körperliche und geistige Belastung der Beschäftigten entsteht überwiegend im eigenen Betrieb und zusätzlich bei Dritten, deren Mitarbeiter in den gleichen Bereichen arbeiten. Betroffen sind v.a. der Terminalbetrieb und die Abfertigung.	
Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit (körperliche und geistige Belastung)				

	Einfluss auf Geschäftsmodell/ Wertschöpfungs- kette	Einfluss auf Strategie und Entscheidungs- findung	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	Einfluss von Strategie und Geschäftsmodell	Zeithorizont (kurz-/mittel-/ langfristig)	Direkt (eigene Tätigkeit) oder indirekt (Geschäftsbeziehungen) Anteil an den wesentlichen Auswirkungen	Weitere Infor- mationen zu Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss
	Niedrig	Mittel	Hoch	Die Treibhausgasemissionen entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig abnehmend	Direkt: im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung und im Flugbetrieb indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1-3
	Niedrig	Mittel	Hoch	Der Energieverbrauch entsteht aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig abnehmend	Direkt: im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung, im Flugbetrieb und durch das Immobilienmanagement indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1-3
	Niedrig	Mittel	Mittel	Kein Einfluss durch das Geschäftsmodell.	Kurzfristig gleichbleibend	Direkt im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1 SBM-3 und ESRS IRO-1
	Mittel	Mittel	Niedrig	Kein Einfluss durch das Geschäftsmodell.	Langfristig zunehmend	Direkt im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1 SBM-3 und ESRS IRO-1
	Niedrig	Mittel	Mittel	Die Luftschadstoffe entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig abnehmend	Direkt: bei der Passagier- und Frachtabfertigung und dem Flugbetrieb indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E2-2
	Niedrig	Mittel	Hoch	Inklusion und Vielfalt werden von der HR-Strategie gefördert. Die Arbeitsplätze mit niedrigen Bildungsvoraussetzungen entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig gleichbleibend	Direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb)	Angabepflicht S1-4
	Niedrig	Mittel	Hoch	Die starke Arbeitnehmerbeteiligung ist auch der Gesetzgebung geschuldet und somit nur eingeschränkt Auswirkung des Geschäftsmodells.	Langfristig gleichbleibend	Direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb)	Angabepflicht S1-4
	Niedrig	Mittel	Sehr hoch	Die starke vor allem körperliche Belastung insbesondere bei der Abfertigung entsteht durch das Geschäftsmodell.	Langfristig abnehmend	Direkt: im Terminalbetrieb, bei der Sicherheitskontrolle und der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht S1-4

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

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

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

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

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

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen IROs sind in den jeweiligen Themenstandards enthalten.

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

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

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

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

Eine Analyse der Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells des Unternehmens in Bezug auf seine Fähigkeit, mittel- und langfristig seine wesentlichen Auswirkungen und Risiken zu bewältigen und seine wesentlichen Chancen zu nutzen, ist in den Angaben zur Resilienzanalyse in Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ unter der Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 zu finden.

Angabepflicht IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Aktualisierungen und Änderungen der DMA im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr 2025 wurden die Ergebnisse der im Jahr 2024 durchgeführten DMA erneut überprüft und auf Aktualität hin bewertet. Die im Vorjahr erstmals angewendete Methodik der DMA wird in den nachfolgenden Abschnitten erläutert und blieb auch für das Geschäftsjahr 2025 maßgeblich. Eine vollständige Neudurchführung der DMA erfolgte im Berichtsjahr 2025 nicht; die bestehende Methodik behält weiterhin ihre Gültigkeit.

Im Rahmen der Überprüfung zeigte sich, dass die Erkenntnisse aus 2024 zum größten Teil weiterhin Bestand haben. Neue wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen wurden im Berichtsjahr 2025 nicht identifiziert. Im Kontext der physischen und transitorischen Effekte des Klimawandels erfolgte eine Neustrukturierung der entsprechenden Themen. Zudem ist der konkrete Anlass für die wesentlichen „Rechtlichen- und Compliance-Risiken“ im Berichtsjahr entfallen, weshalb diese nun als nicht mehr wesentlich eingestuft werden. Dies war insbesondere auf das rechtliche Risiko des „US-Sanktionsrisikos“ im Zusammenhang mit Geschäftsbeziehungen zu Iran Air zurückzuführen, das bislang als wesentliches finanzielles und Reputationsrisiko im Risikomanagementsystem geführt wurde. Auch für weitere rechtliche Risiken besteht derzeit kein Anlass für eine Risikomeldung. Alle weiteren Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden hinsichtlich ihrer zugrunde liegenden Annahmen im Berichtsjahr als stabil bewertet.

Prozess der Wesentlichkeitsanalyse

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

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

Die Verantwortung für die kontinuierliche Betreuung und Weiterentwicklung der DMA liegt beim Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“. Durch laufende Anpassungen an geschäftliche Veränderungen wird sichergestellt, dass Relevanz und Genauigkeit der Bewertung jederzeit gewährleistet sind.

Zusammenstellung des Expertengremiums

Die Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2024 von einem Expertengremium durchgeführt, das sich aus Mitgliedern verschiedener Fachabteilungen sowie Vertretern der Konzern-Gesellschaften zusammensetzte. Im Expertengremium wurde die Wertschöpfungskette des Unternehmens repräsentiert. Das Gremium bündelte individuelles Fachwissen aus unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens mit dem Ziel einer ganzheitlichen und fundierten Analyse.

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

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

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

Konsultationen mit Stakeholdern und internen/externen Experten

Die Betroffenheit der Stakeholder wurde im Jahr 2024 mithilfe eines webbasierten Stakeholder-Dialogs ermittelt. 21 Stakeholder-Gruppen, darunter Beschäftigte und ihre Vertreter, Passagiere, Airlines, Lieferanten und Dienstleister, Anwohner, Anteilseigner, Behörden, Analysten, Medien, Banken, NGOs und Verbände, wurden in vier Kategorien zusammengefasst: Beschäftigte, Kunden & Geschäftspartner, Eigentümer und Gesellschaft. Die Online-Umfrage wurde konzernweit in acht Sprachen durchgeführt und auf Kanälen unterschiedlichster Art kommuniziert (Internet, Intranet, LinkedIn, X (Twitter), Pressemitteilung, Passagierinterviews, Briefe an Funktionsträger, Mails an persönliche Kontakte etc.). Die Ergebnisse der Konsultation flossen in die Diskussionen und Bewertungen innerhalb der nachgelagerten Workshops ein.

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

Sämtliche Nachhaltigkeitsthemen wurden mit den benannten Experten überprüft, wobei der Fokus auf der Identifizierung von IROs auf Unternehmensebene lag. Die finanzielle Wesentlichkeit wurde separat auch unter Einbeziehung des Vorstands bewertet. Das Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen basierte auf einer Kombination aus

qualitativen und quantitativen Methoden und berücksichtigte sowohl die kurz- als auch die langfristigen Auswirkungen auf das Unternehmen und seine Stakeholder.

Entscheidungsfindung während des Workshops

Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde innerhalb der Expertenrunde während der Workshops im Jahr 2024 getroffen. Dieser Prozess basierte auf einer intensiven Diskussion und Analyse der verschiedenen Aspekte.

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

Identifikation und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Alle tatsächlichen oder potenziellen positiven oder negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die das Unternehmen auf Menschen und die Umwelt hat, einschließlich der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, wurden im Jahr 2024 erörtert. Anschließend wurden die Auswirkungen hinsichtlich des Ausmaßes, des Umfangs und der Unabänderlichkeit bewertet.

Beim Ausmaß wurde die Größe oder Intensität einer Auswirkung auf einer Skala von 1 bis 4 (minimal; mittel; hoch; sehr hoch) bewertet. Wo der Vergleich mit einer ähnlichen Branche möglich war (zum Beispiel mit anderen Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich), wurde sie als Bewertungsmaßstab herangezogen. Der Umfang wurde anhand der Reichweite oder des Spektrums der Auswirkung ebenfalls auf einer Skala von 1 bis 4 bewertet. Das Kriterium der Unabänderlichkeit wurde ausschließlich bei negativen Auswirkungen bewertet und beschreibt die Möglichkeit, eine Auswirkung rückgängig zu machen oder zu mindern. Die Bewertung erfolgte anhand derselben Skala wie bei den übrigen Wirkungskriterien.

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

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

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

Bestimmung des Schwellenwerts und Priorisierung

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

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

Verwendete Input-Parameter

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

Anwendung im Unternehmen

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

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

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

Finale Bewertung

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

Nachhaltigkeitsthemen und Unterthemen, die die festgelegte Wesentlichkeitsschwelle nicht überschritten haben, wurden aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Dies betraf die folgenden ESRS-Standards:

- E3 Wasser- und Meeresressourcen,
- E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme,
- E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft,
- S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette,
- S4 Verbraucher und Endnutzer.

Im Zuge der DMA wurden von den beteiligten Experten keine kurzfristige Gefährdung der Strategie oder der Geschäftsmodelle des Unternehmens geäußert. Der Schwerpunkt lag im Berichtsjahr 2025 auf der Umsetzung und Weiterentwicklung der abgeleiteten Maßnahmen.

Die im Konzern bestehenden Konzepte, Strategien sowie die damit verbundenen Maßnahmen, Parameter und Ziele wurden im Berichtsjahr für die Berichterstattung konsolidiert und auf ihre Aktualität überprüft. Auf Basis der Überprüfung 2025 erfolgte bei Bedarf eine Anpassung und regionale Verfeinerung der Wesentlichkeitsbewertung (siehe themenbezogene Abschnitte). Um die kontinuierliche Relevanz und Wirksamkeit der DMA sicherzustellen, ist auch für die kommenden Jahre eine regelmäßige Überprüfung und Weiterentwicklung der Bewertungsmaßstäbe vorgesehen.

Die folgende Grafik stellt das Ergebnis der DMA im Berichtsjahr 2025 dar:

Wesentlichkeitsmatrix



Überblick der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

	Sozialer/Umwelt-Impact	Geschäftlicher Effekt	Ausgelöster ESRS-Standard
Positive Auswirkung/Chance	• Integrativer Arbeitgeber • Starke Arbeitnehmerbeteiligung		S1 Eigene Belegschaft
	• Wirtschaftsfaktor		S3 Betroffene Gemeinschaften
Negative Auswirkung/Risiko	• Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit • Fehlende Entwicklungspfade		S1 Eigene Belegschaft
	• Schallimmissionen • Terroranschläge		S3 Betroffene Gemeinschaften
	• Treibhausgasemissionen • Energieverbrauch	• Extremwetterlagen • Erhöhte Standortkosten	E1 Klimawandel
	• Luftschadstoffe		E2 Umweltverschmutzung
	• Korruption	• Cyberrisiken	G1 Unternehmensführung

Rolle von Nachhaltigkeits- und Risikomanagement

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

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

Angabepflicht	Datenpunkt	Thema der Angabepflicht	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungs-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlichkeit	Verweis
ESRS 2 GOV-1	21d	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	X		X		Wesentlich	ESRS 2 GOV-1
ESRS 2 GOV-1	21e	Prozentsatz der unabhängigen Leitungsorganmitglieder			X		Wesentlich	ESRS 2 GOV-1
ESRS 2 GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	X				Wesentlich	ESRS 2 GOV-4
	40d-i	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	X	X	X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS 2 SBM-1	40d-ii	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	X		X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS 2 SBM-1	40d-iii	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	X		X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS 2 SBM-1	40d-iv	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak			X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050				X	Wesentlich	ESRS E1-1
ESRS E1-1	16g	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind		X	X		Wesentlich	ESRS E1-1
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	X	X	X		Wesentlich	ESRS E1-4
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	X				Wesentlich	ESRS E1-5
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	X				Wesentlich	ESRS E1-5
ESRS E1-5	40-43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	X				Wesentlich	ESRS E1-5
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	X	X	X		Wesentlich	ESRS E1-6
ESRS E1-6	53-55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	X	X	X		Wesentlich	ESRS E1-6
ESRS E1-7	56	Abbau von Treibhausgasen und CO ₂ -Gutschriften				X	Nicht wesentlich	
ESRS E1-9	66	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken			X		Wesentlich	ESRS E1-9
ESRS E1-9	66a	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko		X			Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS E1-9	66c	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden					Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS E1-9	67c	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen		X			Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS E1-9	69	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen			X		Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS 2 SBM3 – S1	14f	Risiko von Zwangsarbeit	X				Nicht wesentlich	ESRS 2 SBM3 – S1
ESRS 2 SBM3 – S1	14g	Risiko von Kinderarbeit	X				Nicht wesentlich	ESRS 2 SBM3 – S1
ESRS S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	X				Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden			X		Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	X				Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-1	23	Strategie oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen	X				Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-3	32c	Bearbeitung von Beschwerden	X				Wesentlich	ESRS S1-3
ESRS S1-14	88b-c	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	X		X		Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS S1-14	88e	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	X				Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS S1-16	97a	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	X		X		Wesentlich	ESRS S1-16
ESRS S1-16	97b	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	X				Wesentlich	ESRS S1-16
ESRS S1-17	103a	Fälle von Diskriminierung	X				Wesentlich	ESRS S1-17
ESRS S1-17	104a	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	X		X		Wesentlich	ESRS S1-17
ESRS S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	X				Wesentlich	ESRS S3-1
ESRS S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	X		X		Wesentlich	ESRS S3-1
ESRS S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	X				Wesentlich	ESRS S3-4
ESRS G1-1	10b	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	X				Nicht berichtet (Phase-In)	ESRS G1-1
ESRS G1-1	10d	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	X				Nicht berichtet (Phase-In)	ESRS G1-1
ESRS G1-4	24a	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	X		X		Wesentlich	ESRS G1-4
ESRS G1-4	24b	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	X				Wesentlich	ESRS G1-4

Umweltinformationen

Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

Hintergrundinformationen

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

Hinweis zur Anwendung der Delegierten Verordnung

Im Januar 2026 hat die Europäische Kommission eine neue Delegierte Verordnung (EU) 2026/73 veröffentlicht, die die Berichtsanforderungen zur EU-Taxonomie vereinfacht. Die neuen Vorschriften werden bei Fraport mit dem Berichtsjahr 2025 angewendet. Regelungen oder Methoden der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 wurden dort angewendet, wo dies explizit an entsprechender Stelle erläutert ist.

In diesem Abschnitt werden die KPIs, Anteil der Umsatzerlöse und der Investitionsausgaben (CapEx) im Konzern für den Berichtszeitraum 2025 dargestellt, die im Zusammenhang mit den sechs Umweltzielen der Europäischen Kommission stehen. Diese Anteile sind gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomie sowie den ergänzenden delegierten Rechtsakten taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform. Bei Fraport tragen die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten zu den Umweltzielen **Klimaschutz** und **Kreislaufwirtschaft** bei.

Definitionen

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

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

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

Übersicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im Fraport-Konzern

Umweltziel	Wirtschaftstätigkeit	Tätigkeit bei Fraport	Standort
Klimaschutz (CCM)	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Fotovoltaikanlagen	Frankfurt, Bulgarien, Griechenland
Klimaschutz (CCM)	4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Umspannstation	Slowenien
Klimaschutz (CCM)	6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Passagier-Transport-System (PTS)	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	6.17 CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	400 Hz-Anlagen, PCA-Anlagen, Stromladestationen für E-Fahrzeuge im Flughafenbetrieb	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	Gepäckförderanlage, Bodenverkehrsfahrzeuge	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Terminalbeleuchtung und Vorfeldbefeuerung mit LEDs	Frankfurt, Griechenland
Klimaschutz (CCM)	7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	Ladesäulen im Parkhaus und auf zu Gebäude gehörenden Parkplätzen	Frankfurt, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Technikzentralen, intelligente Zähler, Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Fotovoltaikanlage auf Dach	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Neubau, Renovierung und Vermietung von Gebäuden	Konzern
Kreislaufwirtschaft (CE)	3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen	Sanierung von Rollbahnen und Vorfeldflächen	Konzern

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten im Fraport-Konzern

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

- 4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur
- 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr
- 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
- 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Beurteilung der Taxonomiekonformität

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

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

- Die freistehenden **Fotovoltaikanlagen**, die unter der Wirtschaftstätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ klassifiziert sind, erzeugen Strom mittels Fotovoltaik-Technologie. Sie sind nicht mit einem bestehenden Gebäude verbunden und grenzen sich somit von der Wirtschaftstätigkeit „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ ab. Hierunter fällt zum einen die Fotovoltaikanlage an der Startbahn West in Frankfurt. Zudem wurde in Bulgarien jeweils eine Fotovoltaikanlage an den Konzern-Flughäfen Varna und Burgas errichtet. Bei Fraport Greece wurde am Flughafen Thessaloniki ebenfalls eine Fotovoltaikanlage installiert.
- Bei Fraport Slowenien wurde eine **Umspannstation** installiert. Das ist eine Einrichtung, die elektrische Energie von einer Spannungsebene auf eine andere transformiert und verteilt. Die Infrastruktur dient direkt der Bereitstellung von Strom für Ladepunkte von Elektrofahrzeugen. Die Umspannstation fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“. Sie erfüllt das Kriterium 2. b), da sie eine unterstützende elektrische Infrastruktur für die Elektrifizierung des Verkehrs darstellt.
- Das **Passagier-Transport-System** am Frankfurter Flughafen fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Es leistet einen wesentlichen Beitrag gemäß Kriterium (a), da es keine direkten CO₂-Emissionen verursacht.
- Unter die Wirtschaftstätigkeit „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ fällt gemäß Buchstabe (b) die Installation von **400-Hz-** und **PCA-Anlagen**, die Flugzeuge mit Bodenstrom sowie vorkonditionierter Luft versorgen. In diesem Zusammenhang wurden sowohl 400-Hz- als auch PCA-Anlagen am Standort Frankfurt angeschafft. Zusätzlich erfolgte die Installation von 400-Hz-Anlagen am Konzern-Standort in Bulgarien. Nach Buchstabe (c) zählen **Stromladestationen** für den flughafeneigenen Betrieb ebenfalls in diese Wirtschaftstätigkeit. In diesem Zusammenhang wurden in Frankfurt im Rahmen des Projekts „ReSkaLa@FRA“ ein Bus-Ladedepot für Elektrobusse errichtet und im Rahmen des Projekts „Fast Charging 4FRA“ spezielle Ladeeinrichtungen installiert, die von Lufthansa LEOS, dem Bodendienstleister der Lufthansa, für batterieelektrische Flugzeugschlepper genutzt werden sollen. Darüber hinaus wurden am Konzern-Standort in Slowenien eine Ladesäule und 25 Drehstrom-Ladepunkte für elektrische Fahrzeuge im flughafeneigenen Betrieb eingerichtet.
- Die elektrisch betriebene **Gepäckförderanlage** in Frankfurt fällt unter Buchstabe (c) der Wirtschaftstätigkeit „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ und verursacht keine direkten CO₂-Abgasemissionen. Darüber hinaus betrifft diese Wirtschaftstätigkeit elektrische **Bodenverkehrsfahrzeuge** in Frankfurt sowie an den Konzern-Standorten in Slowenien und Bulgarien der durch die EU-Taxonomie definierten Fahrzeugkategorien a), b) und c).
- Die **Ladestationen** im Parkhaus des Terminal 3 in Frankfurt fallen unter die Wirtschaftstätigkeit „7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“. Da der wesentliche Beitrag durch die „Installation, Wartung oder Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ definiert ist, ist er auch hier als erfüllt zu sehen.

- Der Austausch und die Modernisierung der **Technikzentralen**, hauptsächlich in den bestehenden Terminals 1 und 2 in Frankfurt, fallen unter die Wirtschaftstätigkeit „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Der wesentliche Beitrag wird durch die Einzelmaßnahme (b) „Installation, Wartung und Reparatur von Systemen zur Gebäudeautomatisierung und -steuerung, Systemen für Gebäudeenergiemanagement, Beleuchtungssteuerungs- und Energiemanagementsystemen“ erfüllt. Auch die Installation von **intelligenten Zählern** fällt unter die Wirtschaftstätigkeit 7.5 Buchstabe (c), sowie die Installation von **Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion** und **Dachbegrünung** in Terminal 3 unter Buchstaben (d).
- Die Installation von einer **Fotovoltaikanlage auf dem Dach** einer Luftfrachthalle in der Cargo City Süd in Frankfurt fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ gemäß Buchstaben (a), da es sich um ein Fotovoltaiksystem handelt. Diese Anlage dient primär der Versorgung des jeweiligen Gebäudes und sind somit unmittelbar mit diesem verbunden. Im Gegensatz zur Wirtschaftstätigkeit 4.1 ist es ein fest integrierter Bestandteil des Gebäudes.
- Der **Betrieb von acht Terminal-Gebäuden** bei Fraport Greece ist der Wirtschaftstätigkeit „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ zugeordnet. Der wesentliche Beitrag ist erfüllt, da die betreffenden Terminal-Gebäude zu den oberen 15 % des nationalen Gebäudebestands in Griechenland in Bezug auf Energieeffizienz gehören. Zudem werden sie als großes Nichtwohngebäude durch Überwachung und Bewertung der Energieeffizienz effizient betrieben.

Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

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

Im Berichtsjahr wurde eine Klimarisikoanalyse gemäß den Anforderungen der ESRS durchgeführt (siehe Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“). Aufbauend auf dieser Analyse wurden zusätzlich sämtliche taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten hinsichtlich potenzieller klimabezogener Risiken und ihrer Vulnerabilität überprüft. Dabei konnten für keine der betrachteten Wirtschaftstätigkeiten des Fraport-Konzerns wesentliche Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit festgestellt werden. Entsprechend wurden bislang keine spezifischen Anpassungsmaßnahmen getroffen oder geplant.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 3) **Wasser- und Meeresressourcen** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftstätigkeiten „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Die hierunter ausgeführten Wirtschaftstätigkeiten erforderten keine Umweltverträglichkeitsprüfungen oder wurden von der Umweltbehörde auf deren Notwendigkeit geprüft, wobei kein Bedarf festgestellt wurde.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 4) **Kreislaufwirtschaft** beeinträchtigt wird, sind bei den Wirtschaftstätigkeiten „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“, „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Die Fraport AG ist zur Einhaltung der geforderten Abfallbewirtschaftung durch die europäische und deutsche Abfallgesetzgebung verpflichtet, insbesondere gemäß § 6 des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der damit verbundenen Abfallhierarchie. Auch an den Konzern-Standorten in Bulgarien, Slowenien und Griechenland greifen entsprechende nationale und europäische Gesetzgebungen. Darüber hinaus sind sie bei der Wirtschaftstätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ relevant, in welchen eine Bewertung der Verfügbarkeit langlebiger und recyclingfähiger Geräte und Bauteile gefordert ist. Hier sind am Standort Frankfurt sowie an den Konzern-Standorten in Bulgarien und Griechenland Fotovoltaikanlagen im Einsatz, die eine lange Lebensdauer aufweisen und aus Komponenten bestehen, die sowohl langlebig als auch gut recyclingfähig sind, sodass eine spätere Demontage und Wiederverwertung möglich bleibt.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 5) **Umweltverschmutzung** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftstätigkeiten „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“, „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Für die Umspannstation am Konzern-Standort in Slowenien werden keine polychlorierten Biphenyle verwendet, deren Einsatz in der EU seit 2019 verboten ist. Kriterien a) und b) des DNSH-Kriteriums sind nicht relevant, da es sich nicht um eine oberirdische Hochspannungsleitung handelt. Für das Passagier-Transport-System unter der Wirtschaftstätigkeit 6.3 am Standort Frankfurt sind die entsprechenden Kriterien unerheblich, da sie sich ausschließlich auf Straßenfahrzeuge der Klasse M beziehen und das Passagier-Transport-System nicht unter diese Klasse fällt. Bei den verbleibenden Wirtschaftstätigkeiten werden keine wesentlichen Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen bei Bau und Wartung verursacht, da die Maßnahmen klein und von begrenztem Umfang sind. Die Arbeiten erfordern nur minimale Eingriffe und werden unter Einhaltung der nationalen Gesetzgebungen in Deutschland, Griechenland, Slowenien und Bulgarien, wie der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung und weiterer genereller Arbeitsschutzverordnungen, durchgeführt. Die für die Wirtschaftstätigkeit 6.20 relevante Anlage C enthält technische Bewertungskriterien, die nur dann relevant sind und eingehalten werden müssen, wenn die Wirtschaftstätigkeit den beschriebenen Elementen entspricht. Da die Nutzung der Anlage jedoch keine Herstellung, kein Inverkehrbringen oder keine Verwendung der betreffenden Chemikalien oder anderer betroffener Stoffe beinhaltet, sind die technischen Bewertungskriterien hier nicht anwendbar.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 6) **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftstätigkeiten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“ und „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ relevant. Diese Kriterien basieren im Wesentlichen auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Achtung biodiversitätssensibler Gebiete. Die hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden genehmigt sowie weitere Standort-Überprüfungen abgeschlossen.

Für die Wirtschaftstätigkeiten „7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“, „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“, „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ und „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ sind für die Umweltziele 3) bis 6) keine DNSH-Kriterien definiert.

Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

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

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

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

Im Themenfeld Besteuerung unterliegt Fraport den landestypischen Steuergesetzen und -regularien, deren Umsetzung und Einhaltung durch die Steuerabteilung beziehungsweise Betriebs- und Abschlussprüfungen überwacht und sichergestellt werden. Im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrecht werden regelmäßige Compliance-Risikoanalysen und Mitarbeiterschulungen durchgeführt. Zu letzterem wird ebenfalls auf die Ausführungen im Kapitel „ESRS G1 Unternehmensführung“ verwiesen.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

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

Umsatz Kennzahl

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

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

Bei den Bodenabfertigungsdiensten im Luftverkehr (6.20) resultieren **taxonomiekonforme Umsatzerlöse** mit 138,83 Mio € (im Vorjahr: 149,68 Mio €). Weiterhin bestehen taxonomiekonforme Erlöse aus der Vermietung (7.7) bei Fraport Greece in Höhe von 72,64 Mio € (im Vorjahr: 66,85 Mio €). Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse des Passagier-Transport-Systems (6.3) stiegen auf 56,96 Mio €, was insbesondere auf die gestiegene Passagierzahl zurückzuführen ist (im Vorjahr: 47,45 Mio €).

Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme **Umsatzerlöse** sind im folgenden Abschnitt beschrieben. Die taxonomiefähigen Umsatzerlöse aus den Bodenabfertigungsdiensten im Luftverkehr (6.20) beliefen sich auf 809,05 Mio € (im Vorjahr: 679,92 Mio €). Bei der Vermietung von Gebäuden (7.7) ist ein Anstieg der taxonomiefähigen Umsatzerlöse auf 780,63 Mio € zu verzeichnen (im Vorjahr: 759,53 Mio €).

Investitionsausgaben (CapEx-)Kennzahl

Die CapEx-Kennzahl, die den Anteil der **taxonomiefähigen Investitionsausgaben** angibt, entspricht den nach der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 anrechenbaren Investitionen (Zähler) geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner).

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

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

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

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

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

Die **taxonomiekonformen Investitionsausgaben** im Bereich Passagier-Transport-System (6.3) sind im Vergleich zum Vorjahr auf 46,01 Mio € gesunken (im Vorjahr: 132,68 Mio €). Der Rückgang resultiert daraus, dass die Erweiterung des Bahnsystems zum Terminal 3 abgeschlossen wurde. Die Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr (6.20) weisen taxonomiekonforme Zugänge in Höhe von 41,50 Mio € (im Vorjahr: 50,16 Mio €) auf, wobei der wesentliche Teil auf die Gepäckförderanlage im Terminal 3 entfällt. Weitere taxonomiekonforme Zugänge betreffen die Installation, Wartung und Reparatur von Geräten (7.5) mit 38,66 Mio € (im Vorjahr: 44,97 Mio €). Bei der Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie (4.1) belaufen sich die taxonomiekonformen Zugänge auf 13,53 Mio € (im Vorjahr: 12,64 Mio €).

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Beträge sind **taxonomiefähige**, aber nicht taxonomiekonforme **Investitionsausgaben**. So wurden durch den Erwerb von und das Eigentum an Gebäuden (7.7) taxonomiefähige Investitionsausgaben in Höhe von 599,50 Mio € ausgewiesen (im Vorjahr: 1.196,83 Mio €). Der Rückgang ist hauptsächlich auf den bevorstehenden Abschluss der Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 sowie die Fertigstellung des neuen Terminals am Konzern-Flughafen in Lima zurückzuführen. Die Investitionsausgaben in die Wartung von Straßen und Autobahnen (3.4) stiegen auf 81,37 Mio € (im Vorjahr: 41,65 Mio €), was im Wesentlichen dem Beginn eines Großprojekts zur Start- und Landebahnsanierung am Konzern-Flughafen Burgas geschuldet ist.

Betriebsausgaben (OpEx-)Kennzahl

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

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

Fraport nimmt mit dem Berichtsjahr 2025 die Option in Anspruch, auf die Ausweisung der OpEx-KPI zu verzichten, weil die operativen Aufwendungen für das Geschäftsmodell nicht wesentlich sind. Hintergrund ist das infrastruktur- und investitionsgetriebene Geschäftsmodell von Fraport, bei dem die Planung, Realisierung und der Betrieb von Flughafeninfrastrukturen im Mittelpunkt stehen und die Unternehmenssteuerung sowie die strategische Ausrichtung vor allem durch langfristige Investitionen geprägt sind. Zwar sind operative Aufwendungen wie Instandhaltung, Reparaturen oder kurzfristiges Leasing für den laufenden Betrieb relevant, doch der nach EU-Taxonomie definierte OpEx machte mit rund 200 Mio € im Jahr 2024 lediglich 5,3 % des gesamten betrieblichen Aufwands aus und ist daher für die steuerungs- und entscheidungsrelevanten Aspekte des Geschäftsmodells von untergeordneter Bedeutung. Zudem fällt kein OpEx für Forschung und Entwicklung an.

Meldebogen Gesamt-KPIs

KPI	Gesamt	Anteil taxonomie- fähiger Tätigkeiten	Taxonomiekon- forme Tätigkeiten	Anteil der taxono- miekonformen Tätigkeiten	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen		
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	in Mio €	%	in Mio €	%	%	%	%
Umsatz	4.432,20	41,92	268,43	6,06	6,06		
CapEx	1.390,40	61,26	145,05	10,43	10,43		
OpEx	215,39						

Meldebogen Umsatz

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Anteil des taxono- miefähigen Umsatz	Taxonomiekonfor- mer Umsatz	Anteil des taxono- miekonformen Umsatzes	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten	
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	in Mio €	%	in Mio €	%	%	%
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	1,29	56,96	1,29	1,29	
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	21,39	138,83	3,13	3,13	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	19,25	72,64	1,64	1,64	
Summe der Konformität nach Ziel					6,06	
Gesamt-Umsatz		41,92	268,43	6,06	6,06	

Meldebogen Investitionsausgaben (CapEx)

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Anteil des taxono- miefähigen CapEx	Taxonomiekonfor- mer CapEx	Anteil des taxono- miekonformen CapEx	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten	
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
		%	in Mio €	%	%	%
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	5,85	0,00	0,00		
Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	CCM 4.1	0,97	13,53	0,97	0,97	
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9	0,02	0,31	0,02	0,02	
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	3,31	46,01	3,31	3,31	
CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,33	4,65	0,33	0,33	
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	4,42	41,50	2,98	2,98	
Installation, Wartung und Reparatur von energie- effizienten Geräten	CCM 7.3	0,42	0,00	0,00	0,00	
Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,02	0,28	0,02	0,02	
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	2,78	38,66	2,78	2,78	
Installation, Wartung und Reparatur von Techno- logien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,01	0,11	0,01	0,01	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	43,12	0,00	0,00	0,00	
Summe der Konformität nach Ziel					10,43	
Gesamt-CapEx		61,26	145,05	10,43	10,43	

	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen			Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete unwesentliche Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten 2024	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten 2024
	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt					
	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
	%	%	%	%	%	%	in Mio €	%
				0,00	0,00	–	263,98	5,96
	0,00			3,17	0,00	–	250,31	13,56
							20,37	10,14

	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten				Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt			
	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
	%	%	%	%	E	T	%
							100,00
							14,65
							8,51
					0,00	0,00	14,45

	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten				Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt			
	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
	%	%	%	%	E	T	%
		0,00					0,00
							100,00
					E		100,00
							100,00
					E		100,00
							67,49
							0,00
					E		100,00
					E		100,00
					E		100,00
							0,00
		0,00			3,17 %	0,00	17,03

Angaben zu ESRS E1 Klimawandel

ESRS 2 Allgemeine Angaben

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

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

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Fraport AG ist an klimabezogene Erwägungen geknüpft, wobei ein spezifisches Vergütungsziel die Reduktion der Emissionen in Scope 1 und 2 auf 105.000 Tonnen CO₂e bis 2028 vorsieht. Dieses Zwischenziel unterstützt maßgeblich das übergeordnete Ziel des Fraport-Konzerns, den eigenen Dekarbonisierungspfad konsequent umzusetzen.

Die Vergütung des Aufsichtsrats beinhaltet keine variable Komponente und ist somit nicht an die Erreichung von klimabezogenen Zielen gekoppelt.

Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung, der an klimabezogene Ziele geknüpft ist, beträgt für das Berichtsjahr 0 %, da in der kurzfristigen erfolgsabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 keine Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt wurden und die Performance-Periode der langfristigen variablen Vergütung den Zeitraum 2025 bis 2028 umfasst.

Für weitere Ausführungen zur Einbeziehung von nachhaltigkeitsbezogener Leistung in Anreizsysteme siehe auch Angabepflicht GOV-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“.

Angabepflicht E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

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

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

Der Masterplan verpflichtet die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften weltweit, das Ziel Net Zero in Scope 1 und 2 bereits im Jahr 2045 zu erreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften teilweise nur auf Teilbereiche einzelner Flughäfen erstrecken. In diesen Fällen liegt die Verantwortung der Fraport nicht für den gesamten Flughafenbetrieb, sondern ausschließlich für die von ihr betriebenen beziehungsweise kontrollierten Bereiche. Zusätzlich beschreibt der Masterplan weitere Scope 1 und 2 Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040. Für den Konzern wird bis 2030 eine Reduktion der THG-Emissionen (Treibhausgasemissionen) auf 95.000 t CO₂e und bis 2040 auf 40.000 t CO₂e angestrebt. Für die Fraport AG sollen die THG-Emissionen bis 2030 auf 50.000 t CO₂e und bis 2040 auf 25.000 t CO₂e gesenkt werden. Die Ziele sollen ohne Kompensation erreicht werden.

Aktuelle Zielsetzung der Fraport AG und des Konzerns zur THG-Reduktion (Scope 1 & 2)

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

Für eine ausführliche Darstellung der Ziele und deren Erreichung sowie ihrer Vereinbarkeit mit dem Pariser Abkommen wird auf die Angabepflicht E1-4 verwiesen. Die dem Masterplan zugrunde liegenden Emissionen entsprechen der Bilanzierung gemäß der

Angabepflicht E1-6, die auch die Emissionen aus Energieverbräuchen des Konsolidierungskreises gemäß der Angabepflicht E1-5 umfasst.

Für die Reduktion der Scope-3-Emissionen, welche die Emissionen aus der Wertschöpfungskette umfassen, hat Fraport keine Ziele festgelegt. Bei Flughafenbetreibern werden die Scope-3-Emissionen im Wesentlichen durch den Flugverkehr sowie durch die landseitigen Zu- und Ablieferverkehre bestimmt. Der Luftverkehr gilt als schwer zu dekarbonisierender Sektor, da insbesondere für mittlere und lange Distanzen auf absehbare Zeit keine Technologien mit hinreichender Energiedichte am Markt verfügbar sein werden. Innovative Antriebstechnologien wie Wasserstoff für kurze und mittlere Strecken befinden sich momentan noch in einem frühen Entwicklungsstadium. Für Drop-In-Treibstoffe, auch bekannt als Sustainable Aviation Fuel, fehlen derzeit ausreichende Produktionskapazitäten, um die benötigten Mengen zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen. Der europäische Luftverkehr ist im internationalen Vergleich am stärksten reguliert und auf Dekarbonisierung ausgerichtet. Daher steht der europäische Luftverkehrssektor unter erheblichem Druck, nachhaltige Lösungen zu finden. Am Flughafen Frankfurt hat Fraport gemeinsam mit der Deutsche Lufthansa AG Ansätze zur Reduktion von Kerosinverbrauch und Emissionen aus dem Luftverkehr erfolgreich erprobt und in den Regelbetrieb überführt. Hierbei erhält Fraport Unterstützung vom Kompetenzzentrum für Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr (CENA – Climate, Environment and Noise Protection in Aviation) des Landes Hessen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dekarbonisierungshebel	Investition gesamt (in Mio €)	Mittelabfluss in Mio € p.a. (grobe Indikation unter kaufmännischer Vorsicht)										
		IST bis 2024	IST 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Energiebedarf reduzieren	185,0	37,9	11,5	23,6	26,9	22,4	17,9	18,4	13,5	9,5	3,1	0,4
Energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen, Anlagen												
Gepäckförderanlage	5,0	1,7	0,0	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Gebäude + Flugbetrieb	20,0	1,0	2,1	4,0	3,0	2,5	2,0	2,0	2,0	1,0	0,4	0,0
Terminalbetrieb	20,0	5,7	1,3	3,5	3,5	1,5	1,5	2,0	1,1	0,0	0,0	0,0
Sanierung Technikzentralen T1	140,0	29,6	8,1	16,0	20,0	18,0	14,0	14,0	10,0	8,0	2,3	0,0
Energieträger wechseln	12,5	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	0,9	0,9	0,6	0,6
Umstellung Fahrzeugflotte	12,5	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	0,9	0,9	0,6	0,6
Emissionsfreie Energien nutzen	75,0	18,0	9,4	5,0	0,5	1,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Photovoltaikanlagen	75,0	18,0	9,4	5,0	0,5	1,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Übergeordnete Maßnahmen	160,0	4,1	3,5	7,5	11,7	15,0	13,5	9,5	10,5	10,5	9,5	7,4
Ladeinfrastruktur am Standort	55,0	3,8	3,4	4,0	4,0	4,5	4,5	4,5	5,5	5,5	6,0	5,0
Digitales Energienetz	25,0	0,3	0,0	1,5	2,7	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	1,4
Energiespeicherung	80,0	0,0	0,0	2,0	5,0	8,0	6,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0
Summe Masterplan	432,5	62,1	25,4	37,1	40,1	39,4	33,9	29,6	24,9	20,9	13,2	8,4

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

Dekarbonisierungshebel	Investition gesamt (in Mio €)	Mittelabfluss in Mio € p.a. (grobe Indikation unter kaufmännischer Vorsicht)										
		2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Energiebedarf reduzieren	185,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen, Anlagen												
Gepäckförderanlage	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebäude + Flugbetrieb	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Terminalbetrieb	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sanierung Technikzentralen T1	140,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energieträger wechseln	12,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Umstellung Fahrzeugflotte	12,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Emissionsfreie Energien nutzen	75,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0
Photovoltaikanlagen	75,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0
Übergeordnete Maßnahmen	160,0	7,3	2,5	4,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	7,0	6,0	5,0
Ladeinfrastruktur am Standort	55,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Digitales Energienetz	25,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energiespeicherung	80,0	1,0	2,5	4,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	7,0	6,0	5,0
Summe Masterplan	432,5	7,8	4,5	7,5	9,0	10,0	10,0	10,0	10,0	12,0	9,0	8,0

Die in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele wurden mit indikativen Kosten versehen und im Masterplan ausgewiesen. Aufgrund der langen Laufzeit der Maßnahmen sind die Schätzungen mit Unsicherheiten behaftet und können sich im Zeitverlauf verändern. Die geschätzten Gesamtkosten wurden nach dem Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht ermittelt und enthalten in der Regel Zuschläge für Unsicherheiten, die auf der begrenzten Planungstiefe beruhen.

Die Wirtschaftstätigkeiten von Fraport, die unter die Delegierten Verordnungen im Umweltziel Klimaschutz gemäß der Delegierten Verordnungen (EU) 2021/2139 fallen, sind im Kapitel „Angaben zur EU-Taxonomie“ zu finden. Gesonderte, zukunftsgerichtete CapEx-Pläne und Ziele, die ausschließlich auf die Anpassung an die Kriterien der EU-Taxonomie abzielen, existieren nicht. Dennoch umfassen die Dekarbonisierungsmaßnahmen von Fraport Investitionen, die zwar nicht explizit als CapEx gemäß der

EU-Taxonomie klassifiziert sind, jedoch signifikant zur Erreichung ihrer Umweltziele beitragen. Mit dem Masterplan Dekarbonisierung hat Fraport einen umfassenden Plan etabliert, dessen Maßnahmen, Ziele und Investitionskosten ausführlich in diesem Bericht erläutert werden. Die Maßnahmenpakete umfassen dabei verschiedene Investitionen, von denen einige ebenfalls Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie darstellen. Ausführungen hierzu finden sich unter anderem in den Angabepflichten E1-2 und E1-3.

Einige der Investitionen im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung entsprechen den Wirtschaftstätigkeiten gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852. Für das Geschäftsjahr 2025 sind rund 17,6 Mio € taxonomiekonformer CapEx gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 auf Investitionskosten in Verbindung mit dem Masterplan Dekarbonisierung am Standort Frankfurt zurückzuführen. Dieser CapEx beinhaltet Projekte der Wirtschaftstätigkeiten „4.1 Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie“, „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“, „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“, „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ und „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“. Die dahinterstehenden Projekte sind die Erweiterung der Photovoltaikanlage an der Startbahn 18 West, die Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld, Maßnahmen zur Energieeinsparung der Gepäckförderanlage, die Sanierung von Technikzentralen in Terminal 1 und die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach einer Luftfrachthalle. Die Überleitung der Investitionskosten des Masterplan Dekarbonisierung zur EU-Taxonomie basiert auf einer Zuordnung von Projekten anhand ihrer Projektnummer. Der Masterplan beinhaltet Maßnahmen zur Dekarbonisierung, während die EU-Taxonomie auf generelle nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten abzielt.

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

Fraport plant die Entwicklung eines Prognosemodells für die signifikantesten Scope 3.11 Emissionen - die THG-Emissionen aus dem Luftverkehr. Dieses Modell soll sich an branchenrelevanten Technologieszenarien, wie beispielsweise von der ICAO (International Civil Aviation Organization) oder ACI als Referenzwerke orientieren. Die dort abzubildenden erwarteten eingeschlossenen Emissionen resultieren dabei jedoch nicht aus den Dienstleistungen von Fraport, sondern vielmehr aus dem Geschäftsbetrieb ihrer Partner in der Wertschöpfungskette. Im ersten Schritt konzentriert sich Fraport auf die Prognose der Flugemissionen, da diese den größten und bestimmenden Anteil der Scope-3-Emissionen ausmachen.

Als eine wichtige strategische Maßnahme der Konzern-Strategie Fraport.2030 sind die Investitionen im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung in die laufenden Erneuerungszyklen der bestehenden Assetstrukturen eingebettet und somit in dem erweiterten Wirtschaftsplan berücksichtigt. Damit sollen außerplanmäßige Ausgaben vermieden werden. Dank ihrer hohen Liquiditätsreserven und ihrem freien Zugang zum Kapitalmarkt hat Fraport die erforderliche finanzielle Flexibilität, alle geplanten Investitionen und Maßnahmen ohne Einschränkungen umzusetzen. Fallweise werden Fördermittel beantragt und in die Finanzierung eingebunden. Darüber hinaus werden fortlaufend zweckgebundene nachhaltige Finanzierungsmaßnahmen im Rahmen der Finanzierungsstrategie geprüft und, sofern strategisch gewollt und ökonomisch sinnvoll, umgesetzt.

Im Berichtsjahr 2025 gab es keine signifikanten CapEx-Beträge, die im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten in den Bereichen Kohle, Öl und Gas investiert wurden.

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

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

Im Rahmen der DMA und der klimabezogenen Risikoanalysen hat Fraport die wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen identifiziert und bewertet. Dabei wurden sowohl klimabezogene physische als auch klimabezogene transitorische Risiken und Chancen betrachtet.

Ergebnisse der wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen

Risikotyp	Risiko	Standort	Zeithorizont	Bruttoeinschätzung	Nettoeinschätzung
Physisches Risiko	Überschwemmung der Flughafen-Infrastruktur	Porto Alegre (POA)	Kurzfristig	Wesentlich	Gering
Transitorisches Risiko	Erhöhte Standortkosten infolge klimabezogener Gesetze	Frankfurt (FRA)	Langfristig	Wesentlich	Bedeutend

Im Berichtszeitraum wurden keine wesentlichen transitorischen Chancen identifiziert.

Für die 14 griechischen Regionalflughäfen wurde eine Climate Change Resilience Study durch die CLIMADAPT Group des National Observatory of Athens durchgeführt. Grundlage der Studie bildet das griechische Klimagesetz (Nationales Klimagesetz, 4936/2022), das Betreiber kritischer Infrastrukturen – wie Flughäfen – verpflichtet, Klimarisiken zu analysieren und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu ergreifen. Im Rahmen der Studie wurden die Klimaprojektionsszenarien RCP4.5 und RCP8.5 für die Zeiträume kurz- (bis 2031), mittel- (bis 2041) und langfristig (bis 2056) auf Grundlage von Dokumenten und Information zu den Standorten untersucht. Langfristig wurde an vier Flughäfen eine potenzielle wesentliche Gefährdung durch einen steigenden Meeresspiegel festgestellt. Die Ergebnisse der Studie wurden von Fraport Greece eingehend analysiert, jedoch aufgrund der spezifischen Lage der Flughäfen als nicht wesentlich eingestuft. Im Jahr 2026 werden vor-Ort-Begutachtungen aller Standorte durch die CLIMADAPT Group des National Observatory of Athens durchgeführt, um die Bewertung zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu bewerten.

Die Ergebnisse der Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen wurden auf Einzelrisikoebene bei Erreichen der definierten Schwellenwerte im Risikomanagement-Ausschuss diskutiert und anschließend dem Gesamtvorstand zur finalen Bewertung und Freigabe vorgelegt.

Umfang und Aufbau der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse wurde im Anschluss an die Klimarisikoanalyse im 4. Quartal durchgeführt und basiert auf den unter der Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 beschriebenen Szenarioanalysen.

1. Gegenstand und Umfang der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse von Fraport zur Belastbarkeit von Strategie und Geschäftsmodell gegenüber klimabezogenen Risiken erfolgt in einem dreistufigen Prozess:

1. Berücksichtigung klimabezogener Annahmen im Impairment-Test nach IAS 36 (siehe Abschnitt „Wertminderung nach IAS 36“ im Kapitel Ausblick)
2. Durchführung eines Stressszenarios für den erweiterten Wirtschaftsplan (EWP) unter Berücksichtigung von risikoadjustierten Werten aus der Risikoaggregation inklusive der Einbeziehung von klimabezogenen Risiken
3. strategische Bewertung durch den Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“

Die Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen und die darauf aufsetzende Resilienzanalyse ist auf Konzern-Standorte fokussiert, die die drei Kriterien „operative Kontrolle“, „Money-at-Risk“ und „wesentliche Standorte laut Lagebericht“ erfüllen.

2. Eingesetzte Klimaszenarien und Quellen

Fraport verwendet für die Bewertung physischer Klimarisiken das Szenario SSP5/RCP8.5 aus der MunichRe „Location Risk Intelligence“ und folgt damit einem konservativen Worst-Case-Ansatz; die wissenschaftliche Grundlage basiert auf dem IPCC AR6 und deckt Projektionen bis 2100 ab. Für transitorische Risiken und Chancen nutzt Fraport das 1,5-Grad-Szenario „Net Zero Emissions“ der Internationalen Energieagentur (IEA), das von der TCFD empfohlen ist und eine umfassende, wissenschaftlich fundierte Grundlage liefert.

3. Narrative, Zeithorizonte und Endpunkte

Zur Abdeckung kurz-, mittel- und langfristiger Risiken werden in der physischen Analyse zudem Zeitfenster um 2026 (kurzfristig), 2036 (mittelfristig) und 2050 (langfristig) ausgewertet. Für transitorische Risiken und Chancen dient das IEA-Szenario mit Zielpfad bis 2050 als Endpunkt, um den Übergang zur Netto-Null-Wirtschaft abzubilden.

4. Kritische Annahmen zum Übergang und deren Wirkung auf Makrotrends, Energienutzung und Technologien

In der Resilienzanalyse werden Annahmen zu Klimapolitik und CO₂-Bepreisung berücksichtigt, etwa steigende Ticketpreise um 10 % bis 2040 und eine daraus abgeleitete Nachfragereduktion um 5 %, die in der Unternehmensplanung verankert sind. Die Unternehmensplanung ist die Grundlage für die Werthaltigkeitsprüfung gemäß IAS 36.

Zusätzlich wurden mit der Analyse der transitorischen Risiken und dem daraus identifizierten Risiko die Nachfrage- und Erlöswirkungen zu den EU-Fit-for-55-Maßnahmen modelliert. Die zugrunde liegenden Treiber in der Analyse der transitorischen Risiken umfassen politische Maßnahmen zur Emissionsreduktion, den Übergang zu einem nachhaltigeren Energiemix, technologische Innovationen in der Luftfahrt sowie Markt- und Nachfrageänderungen. Im Sinne der Transformationsannahmen werden in der werthaltigkeitsbezogenen Planung Aufwendungen zur Emissionsminderung aus dem „Masterplan Dekarbonisierung“ und weiteren Klimaschutzmaßnahmen einbezogen, wodurch technologie- und energiemixbezogene Umsetzungen antizipiert werden.

5. Gegensteuerungsmaßnahmen

Das wesentliche Überflutungsrisiko in Porto Alegre wird durch den bestehenden Versicherungsschutz für Sach- und Betriebsunterbrechungsschäden sowie durch die Force Majeure-Kompensationsregelungen im Konzessionsvertrag mitigiert; das verbleibende Nettorisiko ist als gering eingeschätzt.

Das Risiko erhöhter Standortkosten in Frankfurt wird durch aktive Einbindung relevanter Stakeholder, Effizienzsteigerungen im Betrieb, enge Zusammenarbeit mit Airlines und fortlaufende Standortdiversifizierung gemindert. Das Risiko bleibt in der Nettobewertung insgesamt bedeutend.

Ergebnis der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass die Resilienz des Geschäftsmodells von Fraport in Bezug auf den Klimawandel nicht gefährdet ist.

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

Zu den Auswirkungen von Fraport auf den Klimawandel wird auf die Angabepflichten E1-1, E1-5 und E1-6 sowie SBM-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“ verwiesen. Die Ermittlung und Bewertung der THG-Emissionen erfolgt konzernweit nach international anerkannten Standards und bildet die Grundlage für die Bewertung der eigenen Auswirkungen auf den Klimawandel.

Im Zeitraum von Mai bis November 2025 wurde bei Fraport eine Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen durchgeführt. Ziel war die Entwicklung, Etablierung und Durchführung eines standardisierten Analyseprozesses, der den aktuellen Anforderungen der ESRS entspricht und konzernweit eingesetzt werden kann.

Abgrenzung zum zentralen Risiko- und Chancenmanagement

Die Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen wurde nach den Anforderungen der ESRS erstellt. Sie unterscheidet sich in wichtigen Punkten von der Risikoberichterstattung im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“. Dort werden die wesentlichen Risiken und Chancen gemäß ihrer Nettobewertung – nach risikomindernden Maßnahmen – dargestellt. Der Zeithorizont ist in der Regel ein rollierender 24-Monats-Zeitraum (bei Infrastrukturprojekten auch länger). Im Rahmen der hier vorliegenden Berichterstattung nach ESRS liegt der Fokus auf wesentlichen Brutto- und -chancen. Das bedeutet: Klimabezogene Risiken und Chancen werden vor Anwendung von Risikosteuerungsmaßnahmen betrachtet. Die Betrachtungszeiträume sind im Vergleich zur Risikoberichterstattung im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ deutlich länger und liegen langfristig bei 2050 und darüber hinaus.

Ein weiterer Unterschied liegt in der Methodik: Die Analyse der physischen Klimarisiken und -chancen erfolgte im aktuellen Berichtsjahr anhand qualitativer und/oder quantitativer Kriterien. Ziel war es, einen strukturierten Überblick über die aus den identifizierten Klimagefahren abgeleiteten Risiken mit Fokus auf infrastrukturelle Risiken und Risiken im Betriebsablauf zu gewinnen. Hierfür wurden qualitative Bewertungskriterien entwickelt, welche eine Zuordnung in den Risikostufen gering bis wesentlich unterstützen. Sofern eine quantitative Bewertung im aktuellen Berichtsjahr vorgenommen werden konnte, orientiert sich diese an der Risikomatrix des zentralen Risiko- und Chancenmanagements. Aufgrund der Vielschichtigkeit und Datenanforderungen ist eine weitergehende Analyse der Klimarisiken in den kommenden Jahren vorgesehen.

Physische Klimarisiken und -Chancen

Die Analyse der physischen Klimarisiken basiert auf der Auswertung der „Location Risk Intelligence“ der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (MunichRe) mit Stand August 2025. Die Klimadaten wurden standortspezifisch auf Basis geografischer Koordinaten erhoben und orientieren sich an der Tabelle zur Klassifikation von Klimagefahren gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission. Betrachtet wurden sämtliche Klimagefahren der Tabelle.

Als methodische Grundlage dient das Klimaszenario SSP5-8.5 des IPCC, das als Worst-Case-Szenario (hohe Emissionen, starkes Wirtschaftswachstum, intensive Nutzung fossiler Brennstoffe, Temperaturanstieg um ca. 4,4°C bis 2100) herangezogen wurde. Die Auswertung basiert auf dem sechsten Sachstandsbericht des IPCC (AR6).

Die Bewertung der identifizierten Klimagefahren erfolgte auf einer Skala von 1 („gering“) bis 5 („sehr hoch“), wobei insbesondere Gefahren mit Scores von 4 („hoch“) und 5 („sehr hoch“) im Fokus der weiteren Analyse standen. Die Gefahrenbewertung berücksichtigt die Faktoren Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß und Dauer der Gefahren. Zusätzlich wurden für einzelne Klimagefahren – wie beispielsweise Hitze, Frost, Starkregen, Waldbrand, Wasserknappheit und Meeresspiegelanstieg – auch quantitative Expertendaten (z. B. Anzahl Hitzetage >35 °C) ausgewertet.

Die Standortauswertungen erfolgten für die Zeithorizonte 2025, 2030, 2040, 2050 und 2100. Für Standorte mit zeitlich befristeten Konzessionen wurde der jeweils relevante Zeithorizont auf das Konzessionsende begrenzt. Die Ergebnisse der Risikoanalyse für Frankfurt wurden mit den jeweiligen Fachbereichen – darunter Fachexperten aus den Abteilungen Aviation, Gebäudemanagement, Handels- und Vermietungsmanagement, Infrastrukturmanagement, Ground Handling, Controlling und Arbeitsschutz – eingehend diskutiert. Ziel dieser Abstimmung war es, zu bewerten, inwieweit die identifizierten Klimagefahren tatsächlich ein wesentliches Risiko für die Infrastruktur sowie die Betriebsabläufe darstellen. Für die Auslandsstandorte erfolgte die Ergebnisdiskussion analog, koordiniert durch den Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ gemeinsam mit den Risikomanagern und weiteren relevanten Mitarbeitenden der jeweiligen Beteiligungen vor Ort.

Im Hinblick auf die Entstehung physischer Bruttoisiken ist die Anfälligkeit der Vermögenswerte und Geschäftstätigkeit von Fraport am Standort Porto Alegre aufgrund der geografischen Lage als erhöht einzustufen. Weitere physische Risiken mit wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögenswerte und die Geschäftstätigkeit wurden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts nicht identifiziert.

Transitorische Risiken und Chancen

Parallel zur Analyse der physischen Risiken wurde eine konzernweite Erhebung der transitorischen Risiken und Chancen durchgeführt. Die Betrachtung umfasste explizit die gesamte Wertschöpfungskette von Fraport. Dabei wurden insbesondere Airlines als wichtige Stakeholder in die Analyse einbezogen. Ziel war es, potenziell relevante Risiken und Chancen im Kontext politischer, regulatorischer (gesetzlicher), technologischer und marktbezogener Veränderungen zu erfassen und zu bewerten.

Im Rahmen eines strukturierten Prozesses wurden potenzielle transitorische Risiken und Chancen zunächst auf ihre Relevanz geprüft: Nicht relevante Sachverhalte werden in einem Risiko- und Chancenuniversum gespeichert und kontinuierlich auf ihre Relevanz überprüft. Die relevanten Risiken und Chancen wurden anschließend gemeinsam mit Fachexperten hinsichtlich Brutto- und Netto-Schadenshöhe und ihrer zu erwartenden Entwicklung bewertet. Nach Abschluss der Bewertung für die Fraport AG wurden die relevanten Sachverhalte an die Auslandsbeteiligungen übermittelt und deren Relevanz abgefragt.

Szenarioanalyse, methodische Einordnung und Abgleich mit den Abschlüssen

Fraport setzt für Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen international anerkannte Klimaszenarien ein. Für physische Risiken und Chancen wurde das Worst-Case-Szenario SSP5-8.5 (IPCC AR6) gewählt, für transitorische Risiken und Chancen ein 1,5-Grad-kompatibles Szenario (IEA „Net Zero Emissions“). Die Auswahl und Anwendung der Szenarien orientieren sich an aktuellen wissenschaftlichen Standards sowie an internationalen Leitlinien. Die Szenarien berücksichtigen zentrale Triebkräfte wie politische Rahmenbedingungen, technologische Entwicklungen, Energiepreise und Markttrends. Die zugrunde liegenden Modelle und Datengrundlagen – wie in der Klimawissenschaft üblich – sind mit gewissen Unsicherheiten und Limitationen verbunden. Diese Aspekte werden bei der Interpretation und Einordnung der Analyseergebnisse entsprechend berücksichtigt.

Einzelheiten zu den verwendeten Klimaszenarien und Annahmen sowie deren Konsistenz mit den Annahmen in den Abschlüssen der Fraport AG sind in der Resilienzanalyse beschrieben (siehe Angabepflicht SBM-3).

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

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

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

Die Reduktion der THG-Emissionen, die direkt in der Verantwortung von Fraport liegen, hat Vorrang vor den Emissionen in der Wertschöpfungskette. Der Masterplan Dekarbonisierung konzentriert sich daher auf die THG-Emissionen im Scope 1 und 2. Für das Berichtsjahr 2023 hat Fraport erstmals den Scope 3 für den genannten Konsolidierungskreis über alle 15 Kategorien des GHG-Protocols bewertet und berichtet die signifikanten Kategorien. Auf dieser Grundlage wird Fraport prüfen, ob und wie die Klimaschutzstrategie künftig weiterentwickelt werden kann, um die wesentlichen Auswirkungen seines Geschäftsmodells auf das Treibhausgasinventar zu adressieren (siehe Angabepflicht IRO-1).

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

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

Die Ergebnisse der Klimarisikoanalyse werden bei der Weiterentwicklung von Anpassungs- und Klimaschutzstrategien an den relevanten Konzern-Standorten berücksichtigt.

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

Die wichtigsten Maßnahmen hinsichtlich des Energieverbrauchs und der Emissionen in Scope 1 und 2 werden aufgrund ihres Hauptanteils an den Emissionen im Konzern-Vergleich dem Standort Frankfurt zugeordnet. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf dem Dekarbonisierungshebel „**Emissionsfreie Energie nutzen**“. Hierbei ist insbesondere die Installation von Photovoltaikanlagen in der finalen Ausbaustufe auf einer Länge von 2.800 Metern parallel zur Startbahn West mit einer Kapazität von 17 MWp in Frankfurt hervorzuheben. Die Inbetriebnahme erfolgte stufenweise im vierten Quartal 2025 und ersten Quartal 2026. Mit der Anlage können jährlich etwa 5.700 t CO₂e weniger ausgestoßen werden als beim Bezug von Strom aus dem deutschen Strommix laut IEA. Zudem bezieht die Fraport AG für den Standort Frankfurt grüne Windenergie. Mehrere Power Purchase Agreements (PPA) mit verschiedenen Lieferanten versorgten Fraport im Jahr 2025 mit rund 255 Gigawattstunden Windstrom. Diese Energie wurde aus verschiedenen On-shore- und Offshore-Windkraftanlagen gewonnen. Der Anteil von Grünstrom aus Solar- und Windenergie in Frankfurt erreicht damit bereits rund 90 %. Darüber hinaus zählen die Umstellung der Fernkälte auf klimaneutrale Energie sowie die Erweiterung des Bezugs grüner Fernwärme zu diesem Hebel.

Auch an den internationalen Standorten setzt Fraport emissionsfreie Energie um: das größte Dekarbonisierungsprojekt bei Fraport Greece ist die Installation von PV-Parks und Batteriespeichern an allen 14 Flughäfen. Die erste Anlage ist seit September 2025

in Thessaloniki in Betrieb. Der Strombedarf bei Fraport Slovenija wurde im Berichtsjahr vollständig aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt, unter anderem durch zwei Solarparks. Die brasilianischen Konzern-Standorte in Porto Alegre und Fortaleza verwenden ebenfalls ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien. Am Konzern-Standort in Lima wurde ebenfalls ein PPA geschlossen, welcher 2025 rund 67 Gigawattstunden Strom aus Wasserkraft lieferte. Für den Zeitraum von 2026 bis zum Vertragsende 2032 sind insgesamt etwa 624 Gigawattstunden vorgesehen.

Zum Dekarbonisierungshebel **„Energiebedarf reduzieren“** zählen die energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen und Anlagen. Eine wesentliche Einzelmaßnahme ist die Sanierung der Technikzentralen im Terminal 1 in Frankfurt, durch die der Anlagenbetrieb energetisch optimiert wird. Ein größerer Teil dieses Hebels wurde bereits in der Vergangenheit realisiert, die Planungen für künftige Maßnahmen sind noch in einem sehr frühen Stadium, weshalb diese mit einer gewissen Unsicherheit behaftet sind. Die fortlaufende Optimierung der Prozesse und Infrastruktur ist ein wichtiger Baustein von Fraports Dekarbonisierungsstrategie. Im Rahmen von Pilotprojekten wurden zudem verschiedene datenbasierte Analyse- und Softwaretools getestet, um das Potenzial zur Energieeinsparung in technischen Anlagen zu evaluieren. Die Ergebnisse dieser Tests zeigen, dass entsprechende Lösungen Einsparpotenziale aufzeigen können. Ob und in welchem Umfang eine Einführung dieser Technologien erfolgen wird, befindet sich derzeit noch in Prüfung.

Wesentliche Maßnahmen, die Fraport in den kommenden Jahren im Rahmen des Dekarbonisierungshebels **„Energieträger wechseln“** plant, umfassen die fortschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten am Standort Frankfurt. Ergänzend dazu setzt Fraport den Ausbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld sowie die Errichtung von Ladepunkten auf dem gesamten Flughafengelände fort. Im Berichtsjahr wurden 59 Elektrofahrzeuge angeschafft, sodass insgesamt 845 Fahrzeuge der Flotte elektrisch betrieben wurden. Dies entspricht einem Anteil von rund 28 % an der Gesamtfahrzeugflotte. Am Flughafen Frankfurt stehen bereits über 680 Ladepunkte zur Verfügung, wobei etwa 300 davon im Jahr 2025 installiert wurden. Pilotprojekte wie das „Reallabor zur Skalierung bidirektionaler Ladeinfrastruktur“ (kurz: ReSkaLa@FRA) ermöglichen zudem die Nutzung bidirektionaler Ladesysteme, wodurch E-Fahrzeuge auch als mobile Batteriespeicher eingesetzt werden können.

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

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

Im Geschäftsjahr 2025 sind erhebliche Investitionsausgaben am Standort Frankfurt im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung für Photovoltaikanlagen für rund 9,3 Mio €, der Sanierung der Technikzentralen mit rund 8,1 Mio € und dem Ausbau von Ladeinfrastruktur am Standort Frankfurt mit rund 3,4 Mio € angefallen. Letzteres gehört zu einem Bündel von Maßnahmen, die indirekt die zuvor genannten Dekarbonisierungshebel unterstützen. Die erwarteten künftigen erheblichen Investitionsbeträge für die wichtigsten Maßnahmen sind in der Tabelle zur Finanzierung des Übergangsplans unter der Angabepflicht E1-1 dargestellt.

Diese Maßnahmen sind im Berichtsjahr zudem als taxonomiekonformer CapEx gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission klassifiziert und werden dementsprechend in der Konzern-Bilanz erfasst. Die Photovoltaikanlagen werden unter den Wirtschaftstätigkeiten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ und „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ zugeordnet und umfassen taxonomiekonformen CapEx in Höhe von 9,4 Mio €. Für die Ladepunkte, die unter „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen, beläuft sich der taxonomiekonforme CapEx auf 1,2 Mio €. Die Sanierung der Technikzentralen wird dem Buchstaben (b) der Wirtschaftstätigkeit „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ zugeordnet und umfasst taxonomiekonformen CapEx in Höhe von 6,9 Mio €. Die Beträge der Investitionskosten für den Masterplan Dekarbonisierung sind nicht identisch mit den CapEx-Beträgen der EU-Taxonomie, da für diese eine Wesentlichkeitsschwelle für Projekte angewandt wird und der Umfang sowie die Abgrenzung der Maßnahmen sich unterscheiden.

Im Berichtsjahr fielen für die PPAs am Standort Frankfurt rund 28,7 Mio € OpEx an, die in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Für den Zeitraum 2026 bis 2036 werden insgesamt etwa 208 Mio € OpEx erwartet. Die genannten Beträge beruhen auf aktuellen Planungen und können sich im Zeitverlauf ändern. Darüber hinaus gab es keine weiteren wesentlichen OpEx-Beträge für den Standort Frankfurt.

Für die Photovoltaikanlage am Konzern-Standort in Thessaloniki wurde im Jahr 2025 rund 3,4 Mio € investiert. Von 2026 bis 2031 sind weitere Investitionen von etwa 14 Mio € für Photovoltaikanlagen an den übrigen 13 griechischen Konzern-Flughäfen geplant, wobei die endgültigen Kosten abweichen können. Bei der Konzern-Gesellschaft in Lima belief sich der OpEx im Berichtsjahr 2025 für den Strombezug im Rahmen des PPA auf umgerechnet rund 5,1 Mio €. Für die Jahre 2026 bis einschließlich 2032 beläuft sich der im Rahmen desselben PPA geplante OpEx insgesamt auf umgerechnet etwa 41 Mio €. Auch diese Beträge basieren auf aktuellen Planannahmen und können im Zeitverlauf abweichen.

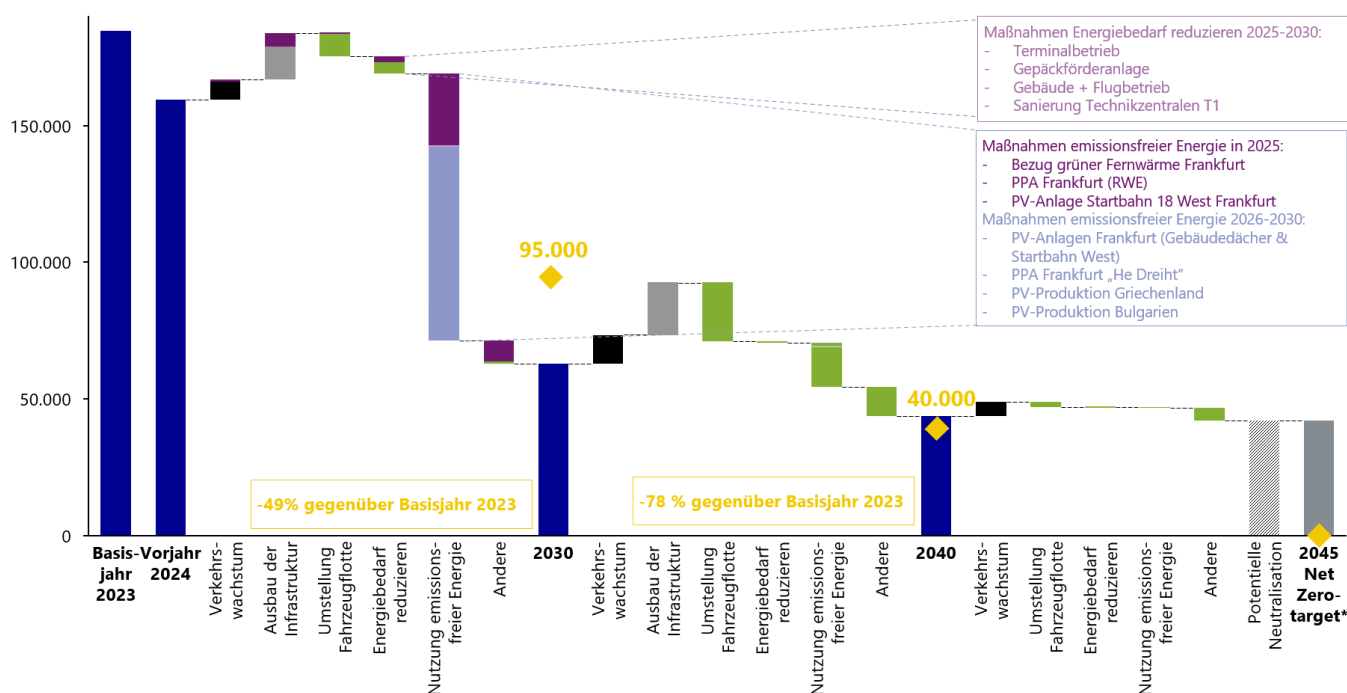
An den übrigen Konzern-Standorten wurden im Geschäftsjahr 2025 keine wesentlichen CapEx- oder OpEx-Beträge im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung verzeichnet. Zusätzlich sind für die internationalen Standorte sowie für Frankfurt derzeit bis 2045 keine weiteren wesentlichen Investitionen in CapEx und OpEx geplant, die über die in den Angabepflichten E1-1 und E1-3 ausgewiesenen, bereits hinreichend quantifizierten Beträge hinausgehen.

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

Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und an den Vorstand sowie das Dekarbonisierungboard berichtet. Die Zielvorgaben werden kontinuierlich überwacht. Falls erforderlich, werden zusätzliche Maßnahmen eingeleitet und an dieser Stelle berichtet (siehe Angabepflicht E1-2).

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

t CO₂e



⁷⁾ Ziel ist eine vollständige Vermeidung, soweit technisch-wirtschaftlich möglich. Bezüglich unvermeidbarer Rest-Brutto-Emissionen siehe weiter unten zum Einklang mit dem 1,5° Ziel.

Informationen zur Grafik:

- Dekarbonisierungshebel repräsentieren das derzeit geplante Maßnahmenpotenzial.
- Dazu wesentliche Maßnahmen(-bündel) ab 1000 t CO₂e/a siehe Kästen.
- Sofern nicht anders angegeben gelten alle wesentlichen Maßnahmen(-bündel) für den Standort Frankfurt.
- Die Beschreibung der Dekarbonisierungshebel finden unter der Angabepflicht E1-1 in diesem Kapitel.

Im Berichtsjahr konnte eine tatsächliche Reduktion der THG-Emissionen um 75.563 t CO₂e beziehungsweise 40,9 % gegenüber dem Basisjahr erzielt werden. Damit liegt die erreichte Minderung unter dem geplanten Wert von rund 111.500 t CO₂e. Wesentliche Beiträge zu dieser Reduktion stammen aus den im Wasserfalldiagramm dargestellten Maßnahmenbündeln, insbesondere, weil mehr emissionsfreie Energie als geplant bezogen wurde.

Die Ziele für die Kategorien Scope 1 und 2 beziehen sich auf die gemäß den Angabepflichten E1-5 und E1-6 bilanzierten Aktivitäten, die unter der operativen Kontrolle des Fraport-Konzerns stehen und werden nach marktbasierter Bewertung für Treibhausgase gemäß dem GHG Protocol bewertet. Das Ziel zur Reduzierung von THG-Emissionen wurde nicht durch spezifische Teilziele für die einzelnen Scopes konkretisiert. Stattdessen gibt es ein kombiniertes Ziel für Scope 1 und Scope 2. Das vom Vorstand verabschiedete Ziel für 2045 ist ein Net Zero Ziel. Ein korrespondierendes Brutto-Emissionsreduktionsziel hat Fraport für die Gesamtheit der Treibhausgase nicht formuliert. Das Basisjahr 2023 wurde im Berichtsjahr nicht angepasst.

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts sind keine Konzepte, konkrete Zielsetzungen oder umfassende Maßnahmen zur Reduktion von Scope-3-Emissionen im Sinne der ESRS implementiert. Für die Entwicklung entsprechender Maßnahmen nutzt Fraport verschiedene Austauschformate innerhalb der Industrie und am Flughafen Frankfurt. Im Rahmen dieser Initiativen wurden unter anderem die Verfahren Reduced Engine Taxi-Out (RETO) und Reduced Engine Taxi-In (RETI) in Zusammenarbeit mit der Deutsche Lufthansa AG implementiert, sodass Fluggesellschaften diese Verfahren nun für ausgewählte Flugzeugtypen und auf bestimmten Rollbahnen am Flughafen Frankfurt anwenden können. Die Entscheidung über den Einsatz liegt bei den jeweiligen Fluggesellschaften. Ebenso werden die Parkpositionen am Vorfeld mit Bodenstrom-Anlagen sowie im Rahmen eines Pilotprojekts mit PreConditioned Air-Anlagen für die Luftfahrzeuge ausgestattet, um den Kerosinverbrauch am Boden zu reduzieren. Damit trägt Fraport gemeinsam mit den Partnern dazu bei, die Scope-3-Emissionen am Standort zu reduzieren.

Zum Zieljahr 2045 erwartet Fraport aktuell noch Restemissionen im Scope 1 und 2 von circa 42.000 t CO₂e. Das liegt leicht über der Emissionsobergrenze von 37.600 Tonnen CO₂e für das Jahr 2045, die aus dem SBTi Net Zero Standard zur Einhaltung des 1,5°C-Ziels für Fraport folgt. Die gegenwärtige Maßnahmenplanung erfasst dabei aber noch nicht alle Reduktionspotenziale. Das Zwischenziel für 2030 sieht eine jährlich lineare Reduktion von rund 6,9 % im Vergleich zum Basisjahr vor und übertrifft damit die erforderlichen SBTi-Marke von 6,0 %. Dementsprechend dazu sieht das Zwischenziel für 2040 eine jährlich lineare Reduktion von rund 3,0 % vor, die ebenfalls die SBTi-Marke von 2,4 % für den Zeitraum von 2030 bis 2050 übertrifft. Bei einer Fortschreibung des Emissionsgeschehens über das Zieljahr 2045 hinaus hält Fraport bis 2050 eine Reduktion von 90 % im Vergleich zum Basisjahr für wahrscheinlich. Die Einhaltung eines 1,5°C-konformen Reduktionsziels in Scope 1 und 2 wird somit weiterhin als erreichbar erachtet. Die unter der aktuellen Net-Zero-Zielsetzung für 2045 erwarteten Restemissionen ermöglichen daher die Einhaltung einer Paris-konformen 1,5°C-Trajektorie für Scope 1 und 2.

Das Emissionsgeschehen im Jahr 2023 wird als geeignetes Basisjahr bewertet, da es aufgrund seiner Repräsentativität für ein nach der Coronavirus-Pandemie weitgehend normalisiertes Verkehrsaufkommen steht. Das am Standort Frankfurt bestehende Emissionsgeschehen zum Vorkrisenniveau wird sich über die kommenden Jahre kontinuierlich ausgleichen und lässt keine Unregelmäßigkeit in der THG-Bilanz erwarten. Nach einer Vergleichsanalyse der Jahrestemperaturverläufe an ihren Standorten mit den langjährigen mittleren Energieverbräuchen, bei der keine wesentlichen Abweichungen festgestellt wurden, hat Fraport auf eine Normalisierung des Basisjahres 2023 verzichtet.

Die Leitlinien für die Festlegung der THG-Emissionsreduktionsziele von Fraport orientieren sich am European Green Deal, an der EU-Verordnung „Fit for 55“ sowie an den nationalen Dekarbonisierungsplänen der Bundesrepublik Deutschland. Für Flughäfen, an denen Fraport beteiligt ist, werden zudem – sofern vorhanden – die jeweiligen Dekarbonisierungspläne der betreffenden Länder berücksichtigt. Fraport hat ihre Zielambitionen auf Grundlage dieser Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung interner Modelle der Flughafenstandorte formuliert. Die Modelle bilden dabei das zu erwartende Verkehrswachstum sowie Anpassungen der Infrastruktur ab. Erwartete transitorische Effekte, beispielsweise aus den genannten Regularien, wurden in die Erstellung der Verkehrsprognosen von Fraport einbezogen.

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

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

Angabepflicht E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

Zeile	Energieverbrauch und Energiemix	Einheit	2025	2024
	Brennstoffverbrauch aus			
1	Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	–	–
2	Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	116.573	110.172
3	Erdgas	MWh	7.623	8.200
4	Sonstigen fossilen Quellen	MWh	0	4.459
5	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	MWh	242.103	311.896
6	Gesamtverbrauch fossiler Energie (Summe Zeile 1-5)	MWh	366.298	434.726
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	42	50
7	Verbrauch aus nuklearen Quellen	MWh	4.246	8.333
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0	1
8	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	13.859	10.279
9	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	MWh	472.689	406.206
10	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	12.498	1.323
11	Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie (Summe der Zeilen 8-10)	MWh	499.046	417.809
	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	57	49
	Gesamtenergieverbrauch (Summen der Zeilen 6, 7 und 11)	MWh	869.590	860.868

Energieintensität klimaintensiver Tätigkeiten

Fraport gehört zu den Unternehmen, die in klimaintensiven Sektoren (Abschnitte D, E, F, G, H und L) tätig sind – insbesondere im Bereich Transport und Infrastruktur, konkret im Betrieb von Flughäfen. Obwohl Fraport nicht selbst als Energieerzeuger oder -versorger auftritt, basiert das Geschäftsmodell auf dem Betrieb, der Steuerung und der Entwicklung energieintensiver Flughafeninfrastrukturen sowie der Erbringung vielfältiger Dienstleistungen für den Luftverkehr. Insofern entspricht der Umsatz aus Aktivitäten in klimarelevanten Bereichen dem in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Lageberichts 2025 ausgewiesenen Umsatz. Die Nettoumsatzerlöse werden durch die nach IFRS 15 ermittelten Umsatzerlöse dargestellt. Zusätzlich werden die um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 bereinigten Umsatzerlöse für die Berechnung der Energieintensität herangezogen (siehe Konzern-Anhang Tz. 5). Die Energieintensität pro Nettoumsatzerlös mit und ohne IFRIC 12 ist der untenstehenden Tabelle zu entnehmen.

Energieintensität pro Nettoumsatzerlös

in (MWh/€)	2025	2024	Veränderung in %	Umsatzerlöse 2025 (in Mio €)
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	0,000196	0,0001944	+0,8	4.432,2
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren bereinigt um IFRIC 12	0,000207	0,0002211	–6,4	4.210,5

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

	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			
	Basisjahr 2023	Vergleich 2024	2025	Veränderung gegenüber VJ in %	2030	2040	2045	Jährlich % des Ziels / Basisjahres
Scope-1-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	36.235	36.555	36.195	–1,0	Siehe Kombinationsziel Scope 1 und 2			
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	–	–	–	–	./.			
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	197.787	194.605	195.198	+0,3	./.			
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	148.499	122.942	72.977	–40,6	Siehe Kombinationsziel Scope 1 und 2			
Scope-1&2-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen + marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	184.734	159.496	109.171	–31,6	95.000	40.000	0 (netto)	4,6 % p.a. (2040)
Signifikante Scope 3-Treibhausgasemissionen								
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	22.079.574	22.204.800	22.277.423	+0,3	./.			
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	101.581	161.600	98.591	–39,0				
2 Investitionsgüter	330.248	226.178	159.530	–29,5				
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten)	40.907	36.057	30.682	–14,9				
7 Pendelnde Arbeitnehmer	50.048	43.880	32.196	–26,6				
11 Verwendung verkaufter Produkte	18.760.442	18.957.072	20.172.485	+6,4				
Flugzeugemissionen	17.820.731	17.812.231	18.425.237	+3,4				
Landseitiger Zugang	883.395	1.089.772	1.686.714	+54,8				
Mieterservice	56.316	55.069	60.534	+9,9				
15 Investitionen	2.796.349	2.780.013	1.783.938	–35,8				
THG-Emissionen insgesamt								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (t CO ₂ e)	22.313.596	22.435.960	22.508.816	+0,3				
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (t CO ₂ e)	22.264.308	22.364.296	22.386.594	+0,1				
Biogene THG-Emissionen (Out of Scope)								
Biogene CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung oder biologischen Zersetzung von Biomasse, die nicht in die Treibhausgasemissionen des Bereichs 1 (Scope 1) einbezogen sind.	1.358	2.773	2.735	–1,4				
Biogene CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung oder biologischen Zersetzung von Biomasse, die nicht in die Treibhausgasemissionen des Bereichs 2 (Scope 2) einbezogen sind.	45.348	35.600	26.288	–26,2				

Die Emissionsbilanz erfolgt nach den Grundsätzen des GHG Protocols. Wesentliche Annahmen und Unsicherheiten sowie die verwendeten Emissionsfaktoren für die Scopes 1, 2 und 3 sind im Rahmen der Angabepflicht BP-2 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“ beschrieben.

Etwas mehr als die Hälfte der regenerativen Elektrizität bezieht Fraport über PPAs. Der verbleibende Anteil wird überwiegend durch Zertifikate aus gebündelten und ungebündelten Tarifen abgebildet. In untergeordnetem Umfang ergeben sich regenerative Strommengen aus dem örtlichen Versorgungsmix. Regenerative Fernwärmeanteile bezieht Fraport ausschließlich aus dem örtlichen Versorgungsmix.

Der Konsolidierungskreis entspricht der zu Rechnungslegungszwecken konsolidierten Gruppe (dem Mutterunternehmen und den Tochterunternehmen). Für Zwecke der THG-Bilanzierung wurde geprüft, ob bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und der sonstigen Beteiligungen im Fraport-Konzern, die nach der At-Equity-Methode einbezogen werden, das Prinzip der operativen Kontrolle zutreffend ist. Für nicht vollkonsolidierte Unternehmensbeteiligungen des Fraport-Konzerns wurde keine operative Kontrolle festgestellt. Deswegen wurden ihre THG-Emissionen im Rahmen des Scope 3 erfasst. Bei wesentlichen Änderungen dieser Definition werden diese angegeben und die Auswirkungen auf die jährliche Vergleichbarkeit der übermittelten THG-Emissionen erläutert.

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

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

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

Umfang der Emissionen:

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

Einflussbereich und Emissionsreduktionspotenzial:

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

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

- 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen
- 3.2 Investitionsgüter
- 3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten)
- 3.7 Pendelnde Mitarbeiter
- 3.11 Verwendung verkaufter Produkte
- 3.11a Flugzeugemissionen
- 3.11b Landseitiger Zugang
- 3.11c Mieterservice
- 3.15 Investitionen

Aufgrund ihrer großen Bedeutung wird die Kategorie 3.11 in die Unterkategorien „Flugzeugemissionen“, „Landseitiger Zugang“ und „Mieterservice“ unterteilt.

Der Anteil der Emissionen des Scope 3 aus primären Emissionsdaten der Wertschöpfungskette betrug im Berichtsjahr rund 91 % (im Vorjahr: 87 %).

THG-Intensität pro Nettoumsatzerlös

in (t CO ₂ e/€)	2025	2024	Veränderung in %	Umsatzerlöse 2025 (in Mio €)
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoumsatzerlös	0,0050784	0,0050680	+0,2	
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoumsatzerlös	0,0050508	0,0050518	–0,0	4.432,2
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoumsatzerlös bereinigt um IFRIC 12	0,0053458	0,0057644	–7,3	
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoumsatzerlös bereinigt um IFRIC 12	0,0053167	0,0057460	–7,5	4.210,5

Für die Berechnung der THG-Intensität werden die Umsatzerlöse analog zur Angabe der Energieintensität klimaintensiver Tätigkeiten herangezogen.

Angaben zu ESRS E2 Umweltverschmutzung

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

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

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

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

Dabei wurde für den E2-Thementandard nur das Thema „Luftverschmutzung“ als wesentlich für den Fraport-Konzern und seiner Wertschöpfungskette bewertet. Relevante Quellen sind die Verbrennungsprozesse von Treibstoffen. Außer den Aktivitäten auf dem Vorfeld schließt dies auch die Emissionen des bodennahen Luftverkehrs mit ein. Etwa die Hälfte des Flugverkehrsaufkommens des Fraport-Konzerns konzentriert sich auf den Frankfurter Flughafen. Das übrige Aufkommen verteilt sich auf die verbleibenden 20 Flughäfen. In der Regel verfügen diese kleineren Flughäfen nur über eine Start-/Landebahn im Gegensatz zu den vier Bahnen des Frankfurter Flughafens. Die Rhein-Main-Region ist folglich überproportional durch die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs belastet. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Konzessionsumfänge an den Beteiligungsflughäfen ist der Frankfurter Flughafen auch derjenige, an dem Fraport über die umfangreicheren Einflussmöglichkeiten zum Management dieses IRO verfügt. Die folgende Darstellung der Konzepte, Maßnahmenhebel, Parameter und Ziele bezieht sich daher auf den Frankfurter Flughafen. Vergleichbare Managementelemente an den Beteiligungsflughäfen werden zusammenfassend ergänzt.

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

Angabepflicht E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die Säule „Wachstum und Nachhaltigkeit“ der Geschäftsstrategie Fraport.2030 fasst die Herausforderung und den Anspruch zusammen, das angestrebte Passagierwachstum an Fraports Standorten und den damit verbundenen sozio-ökonomischen Mehrwert in den jeweiligen Regionen (siehe Kapitel „Angaben zu ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften“) mit den daraus resultierenden Mehrbelastungen durch den zunehmenden Flugverkehr auszubalancieren.

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

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

Da Luftschadstoffe als Nebenprodukte der Verbrennung kohlenwasserstoffbasierter Treibstoffe entstehen, verfolgt Fraport drei zentrale Hebel zur Verringerung ihrer Auswirkungen: die Reduzierung der Luftschadstoff-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung und Infrastruktur, Reduzierung des Einsatzes von Hilfstriebwerken und die Verringerung der Emissionen von ankommenden und abfliegenden Flugzeugen. Die Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung und Infrastruktur konzentriert sich hauptsächlich auf die eigenen Fahrzeugflotten und der Gebäude- und Versorgungsinfrastruktur, während bei den anderen beiden die Förderung des schadstoffärmeren Betriebs der Luftfahrzeuge im Vordergrund steht. Eine Verringerung der Auswirkungen kommt sowohl den Beschäftigten am Flughafen als auch den Anwohnern in der Umgebung zugute. Die Überwachung erfolgt für den Frankfurter Flughafen im Rahmen des beschriebenen EMAS. Weitere Informationen zu den Maßnahmen finden sich unter Angabepflicht E2-2 in diesem Kapitel. Die Steuerung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung (siehe Angabepflichten E1-1 in Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ und E2-2).

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

Stakeholder finden auf der Fraport-Website (www.fraport.com) die lufthygienischen Jahresberichte der vergangenen Jahre mit umfassenden Informationen zur Luftqualität am Flughafen Frankfurt. Über einen Newsletter können Interessierte über neue Berichte informiert werden. Aktuelle Messwerte der Flughafenstationen sind zudem jederzeit auf der Internetseite des HLNUG unter „Messprogramm Flughafen Frankfurt“ einsehbar.

Fraport veröffentlicht jährlich einen Umweltbericht zu den eigenen Umweltaktivitäten und -leistungen. Die alle drei Jahre erscheinende umfassende Version enthält zusätzlich die Umweltpolitik und den Managementansatz zu Luftschadstoffen. Alle Publikationen sind für Beschäftigte und weitere Stakeholder online verfügbar.

Die Beteiligungsflughäfen haben ihrerseits Umweltmanagementsysteme in der Regel in Anlehnung an ISO 14001 eingeführt, die jedoch nur teilweise einer externen Zertifizierung unterliegen. Mit Ausnahme von Lima Airport Partners schließen diese Managementsysteme Luftschadstoffe mit ein.

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

Reduzierung der Luftschadstoff-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung und Infrastruktur

Neben dem Flugbetrieb entstehen an Flughäfen Luftschadstoffe auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie dem Betrieb der Infrastruktur, zum Beispiel von Netzersatzanlagen. Als Reduktionsmaßnahme, wie unter Angabepflicht E1-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ im Rahmen des Dekarbonisierungshebels „Energieträger wechseln“ beschrieben, stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Die Maßnahme findet spätestens mit Erreichung des Ziels des Masterplans Dekarbonisierung in 2045 ihren Abschluss.

Reduzierung des Einsatzes von Hilfstriebwerken

Die EU fordert und fördert technische Lösungen, um den Einsatz der Hilfsturbinen von Flugzeugen zur Klimatisierung und Erhalt der Bordstromversorgung zu reduzieren. So wird der Ausbau stationärer Flugzeugpositionen mit stationärem Bodenstrom weiter vorangetrieben, und mobile, heizölbetriebene Bodenstromgeräte werden bei Ersatzbeschaffungen durch batterieelektrische Geräte ersetzt. Zu letzter Maßnahmen werden Fördermittel in Anspruch genommen. Darüber hinaus werden erste Anlagen zur Versorgung von Flugzeugen mit Pre-Conditioned-Air (PCA) im Probebetrieb getestet.

Verringerung der Emissionen von ankommenden und abfliegenden Flugzeugen

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

Fraport sammelt erste Erfahrungen bei der Reduktion von Scope-3-Emissionen, beispielsweise durch Maßnahmen wie Reduced Engine Taxi-Out (RETO) und Reduced Engine Taxi-In (RETI). Weitere Informationen und Ansätze zur Reduktion von Scope-3-Emissionen sind unter Angabepflicht E1-4 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ beschrieben.

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

Die oben beschriebenen Einzelmaßnahmen wirken sich – wie bereits in den Verweisen auf das Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ erläutert – ebenfalls positiv auf die Senkung der THG-Emissionen sowie auf eine bessere Luftqualität am Arbeitsplatz im Sinne des IROs „Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit“ aus. Sofern die Maßnahmen zur Abschaltung oder Verringerung der Turbinenleistung beitragen, ergeben sich darüber hinaus positive Auswirkungen auf den (Boden-)Lärm.

Sofern die beschriebenen Maßnahmenhebel zur Reduktion von Luftschadstoffen mit den Dekarbonisierungsmaßnahmen (siehe Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“) zusammenfallen und die betroffene Tätigkeit konzessionsbedingt in den eigenen operativen Betrieb fällt, finden diese auch Anwendung an Fraports Beteiligungsflughäfen. Bei den Flughäfen von Fraport Twin Star kommen lärmbezogenen Start-/Landeentgelte zur Anwendung, welche den Einsatz modernerer und damit oft auch schadstoffärmerer Flugzeuge fördern.

Unterstützung von Forschungsarbeiten zum besseren Verständnis der Luftschadstoffe und ihre Auswirkungen

Um weitere Kenntnisse zu UFP und deren gesundheitlichen Auswirkungen zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) die Vergabe einer Belastungsstudie und einer Wirkungsstudie beschlossen und es wurde beim Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) ein Arbeitskreis „UFP“ eingerichtet, an dem auch Fraport beteiligt ist. Seit April 2023 läuft die vom UNH (das als Geschäftsstelle des FFR fungiert) beauftragte UFP-Belastungsstudie „SOURCE FFR (Study On Ultrafine Particles at the Frankfurt Airport Region) – measurement & modelling“. Die Fraport AG unterstützt das Studienvorhaben bei der Durchführung der Messungen auf dem Flughafengelände und stellt eine Vielzahl an Betriebs- und Aktivitätsdaten für die Emissionsmodellierung der flughafenbezogenen Quellen zur Verfügung. Mit dem Abschluss der Belastungsstudie ist im Herbst 2026 zu rechnen. Ihre Ergebnisse sollen die Grundlage für die Untersuchung möglicher gesundheitlicher Effekte von UFP bilden.

Im Berichtsjahr hat die Wirkungsstudie, die innerhalb von drei Jahren von der TU Dresden durchgeführt werden soll, begonnen; sie bildet den zweiten Hauptteil der SOURCE FFR und wurde zuvor durch eine sogenannte Designstudie vorbereitet. Ziel der Wirkungsstudie ist es, umfassende Erkenntnisse über kurz- und langfristige gesundheitliche Risiken sowie das Auftreten spezifischer Erkrankungen durch Ultrafeinstaub in der Rhein-Main-Region zu gewinnen. Dazu wurden zunächst eine sekundärdatenbasierte Kohortenstudie (SEK) und eine Panelstudie für Erwachsene (PAN) ausgeschrieben. In der SEK werden umfangreiche Krankenkassendaten ausgewertet, um durch den Vergleich von Personen mit und ohne erhöhte Ultrafeinstaub-Exposition langfristige gesundheitliche Auswirkungen zu identifizieren und zuverlässige Gesundheitstrends zu analysieren. Die PAN wiederum beobachtet eine feste Gruppe Erwachsener im Umfeld des Frankfurter Flughafens über einen längeren Zeitraum, um durch wiederholte Befragungen und medizinische Untersuchungen mögliche Zusammenhänge zwischen Ultrafeinstaubbelastung und gesundheitlichen Veränderungen sowie die zugrundeliegenden physiologischen Mechanismen zu erfassen. Die PAN soll im Jahr 2026 starten. Die Ergebnisse sollen eine Indikation für die Dosis-Wirkungs-Beziehung aufzeigen. Das bessere Verständnis dieser Beziehung bildet die Grundlage, um zielgerichtete Maßnahmen einzuleiten, die ein akzeptables Verhältnis zwischen den negativen und positiven Auswirkungen des Luftverkehrs herstellen.

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

Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Monitorings und der Modellierung des Emissionsgeschehens

Der Flughafen Frankfurt arbeitet fortlaufend an der Verbesserung des Emissionsinventars und der Modellbildung des Standorts einschließlich des Flugbetriebs, um die beschriebenen Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen abbilden zu können (siehe auch Angabepflicht E2-1). Die von den Flugzeugen am Frankfurter Flughafen emittierten Schadstoffmengen veröffentlicht Fraport jährlich in der Umwelterklärung des EMAS-Verbunds am Standort. Das Monitoring des Immissionsgeschehens betreibt das HLNUG. Die Messstationen hierfür wurden von Fraport 2017 an das UNH übergeben. Fraport stellt dem UNH den Zugang zu diesen Messstationen sowie die Versorgung mit Elektrizität und den Anschluss an das Datennetz kostenfrei zur Verfügung.

An den griechischen Konzern-Standorten Thessaloniki, Korfu und Rhodos wird die Luftqualität ebenfalls dauerhaft messtechnisch überwacht. An den übrigen Beteiligungsflughäfen finden je nach regulatorischer Anforderung nur periodische oder keine Messung einzelner Luftschadstoffe statt. Im Falle von Abweichungen obliegt es dem lokalen Management im Austausch mit den betroffenen Stakeholdern Abhilfe zu schaffen.

Angabepflicht E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

An allen Konzern-Flughäfen erfasst Fraport qualitativ, ob es Abweichungen von lokalen Betriebsauflagen oder Beschwerden der Aufsichtsbehörden bezüglich der Luftschadstoffbelastungen gegeben hat. Im Berichtsjahr sind keine Abweichungen von den geltenden nationalen oder lokalen Anforderungen im Kontext mit Luftschadstoffen durch die internationalen Konzern-Flughäfen berichtet worden.

Keine der standortspezifisch erhobenen und lokal berichteten Emissions- oder Immissionsgrößen zur Luftqualität wird aktuell zur Steuerung des IROs Luftverschmutzung für den Konzern verwendet.

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

Die Luftschadstoffemissionen aus dem Flugbetrieb werden an Fraports größtem Standort kontinuierlich durch emissionspezifische Flughafenentgelte adressiert und im Rahmen der EMAS-Zertifizierung überwacht und jährlich durch Dritte begutachtet. Das Kernprinzip von EMAS beruht auf der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung, einschließlich der Verringerung spezifischer Luftschadstoffemissionen, die ebenfalls jährlich in der Umwelterklärung des EMAS-Standortverbundes berichtet wird. Die Flugzeugemissionen werden kontinuierlich seit dem Jahr 2000 berechnet und der Fortschritt dokumentiert. Konkrete Zielvorgaben im Sinne der ESRS werden dabei jedoch nicht definiert.

Sozialinformationen

Angaben zu ESRS S1 Eigene Belegschaft

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

Fraport betrachtet die konzernweite Belegschaft als einen entscheidenden Erfolgsfaktor für die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells. Die Qualifikationen, Führungskompetenzen und das Engagement der Mitarbeitenden bilden die Grundlage für den Unternehmenserfolg. Als international agierender Flughafenbetreiber bietet Fraport eine hohe Vielfalt an Beschäftigungsmöglichkeiten. Sie reichen von Luftsicherheitsassistenten und Gepäckabfertigung, Elektrik, Mechatronik oder Architektur bis zu administrativen Tätigkeiten in den Bereichen Rechnungswesen, Controlling oder Personalwesen.

Im Bereich des Flugbetriebs und der Bodenverkehrsdienste koordiniert Fraport den Flugverkehr und sorgt für die Abfertigung von Flugzeugen, einschließlich deren Be- und Entladung sowie Betankung. Hinzu kommen weitere Bodenverkehrsdienstleistungen wie das Schleppen von Flugzeugen. Auch die Passagierabfertigung, die Sicherheitskontrollen und das Gepäckhandling fallen in diesen Aufgabenbereich. Darüber hinaus übernimmt Fraport im Bereich der Fracht und Logistik die Luftfrachtabwicklung, Lagerung und den Transport sowie Zollabfertigungsdienste. Fraport ist auch in den Bau und die Entwicklung neuer Flughafenanlagen involviert. Dazu gehört auch die Vermietung und Verwaltung von Gewerbeflächen und Immobilien am Flughafen. Darunter fallen auch das Management von Einzelhandelsgeschäften und Duty-Free-Shops sowie Gastronomieeinrichtungen.

Aus den Unternehmenstätigkeiten von Fraport ergeben sich positive wie negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft. Diese Auswirkungen und die damit verbundenen ergriffenen und geplanten Maßnahmen haben im Berichtsjahr zu keiner Anpassung der Strategie oder des Geschäftsmodells von Fraport geführt. Gleichwohl beschäftigt sich Fraport kontinuierlich damit. Die zentrale Bedeutung der Beschäftigten wird im Rahmen der Konzern-Strategie Fraport.2030 mit der Definition der strategischen Priorität „Top-Arbeitgeber“ hervorgehoben. Dadurch verfolgt Fraport das Ziel, den Konzern als einen der besten Arbeitgeber in der Branche zu positionieren. Auf Basis dieser Zielsetzung werden Maßnahmen entwickelt. Diese sollen langfristig die wesentlichen negativen Auswirkungen abschwächen und die wesentlichen positiven Auswirkungen fördern.

Zu den eigenen Beschäftigten im Fraport-Konzern gehören die Personengruppen der Stammbeschäftigten, die sowohl in Teilzeit als auch in Vollzeit arbeiten, der Auszubildenden, der Aushilfen und der Freigestellten. Alle genannten Personengruppen haben ein Beschäftigungsverhältnis mit Fraport entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten. Von den wesentlichen Auswirkungen, die innerhalb der DMA identifiziert wurden, können alle genannten Personengruppen in unterschiedlichem Maße betroffen sein. Fraport hat durch die eigene Tätigkeit als Flughafenbetreiber einen Anteil daran.

Im Rahmen des DMA-Prozesses wurden die Effekte der wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft und auf Fremdarbeitskräfte geprüft. Zu den Fremdarbeitskräften zählen insbesondere Selbstständige und Leiharbeitnehmer, die für Fraport tätig sind. Die Analyse ergab, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen auch auf Fremdarbeitskräfte zutreffen können.

Im Folgenden werden die wesentlichen Auswirkungen von Fraport auf die eigene Belegschaft kurz beschrieben. Sie ergeben sich aus dem Geschäftsmodell des Flughafenbetreibers und sind nicht auf individuelle Vorfälle zurückzuführen. Aus den Übergangsplänen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die eigene Belegschaft. Im Fraport-Konzern existieren keine Tätigkeiten, bei denen ein erhebliches Risiko für Vorfälle von Kinder- oder Zwangsarbeit besteht.

Positive Auswirkung durch integrativen Arbeitgeber

Das Engagement von Fraport, als integrativer Arbeitgeber zu agieren, hat eine positive Auswirkung auf die Belegschaft. Fraport setzt sich aktiv für die Förderung von Diversität und Inklusion ein und schafft damit ein Arbeitsumfeld, das Vielfalt und Chancengleichheit für alle Beschäftigten unterstützt. Dies stärkt das Zugehörigkeitsgefühl und die Motivation der Mitarbeitenden und schafft einen Rahmen für Innovation und Zusammenarbeit im Unternehmen. Darüber hinaus trägt die integrative Unternehmenskultur dazu bei, Diskriminierung und Vorurteile abzubauen, individuelle Potenziale besser zu entfalten und die Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber zu erhöhen.

Positive Auswirkung durch hohe Arbeitnehmerbeteiligung

Eine hohe Arbeitnehmerbeteiligung wirkt sich positiv auf die Beschäftigten aus. Durch die aktive Einbindung der Mitarbeitenden in Entscheidungsprozesse wird das Zugehörigkeitsgefühl gestärkt und das Engagement gefördert. Bei Fraport ist die Arbeitnehmerbeteiligung ein zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Vor allem in Deutschland, wo die Vorgaben zur Mitbestimmung konsequent umgesetzt werden, werden Arbeitnehmer durch Sprecherausschuss, Betriebsräte, Jugend- und Auszubildendenvertretungen und Gewerkschaften repräsentiert und aktiv in betriebliche Entscheidungsprozesse eingebunden. Regelmäßige Dialogformate und Feedbackmöglichkeiten fördern den Austausch zwischen Mitarbeitenden und Unternehmensleitung. So werden Interessen und Anliegen der Belegschaft berücksichtigt und gemeinsam Lösungen erarbeitet, was zu einer hohen Identifikation mit Fraport und einem positiven Arbeitsumfeld beiträgt.

An den ausländischen Standorten des Fraport-Konzerns ist die Arbeitnehmerbeteiligung von den jeweiligen nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängig. Fraport legt jedoch auch international Wert auf einen offenen Dialog mit der Belegschaft und fördert – im Rahmen der jeweiligen lokalen Möglichkeiten – die Einbindung der Mitarbeitenden in betriebliche Prozesse.

Negative Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit

Die Arbeitsbedingungen auf dem Vorfeld und in den Terminals, aber auch in den administrativen Bereichen können sowohl physische als auch psychische Belastungen für die Beschäftigten darstellen und ihre Gesundheit beeinträchtigen. Im Rahmen der Konzern-Richtlinie „Arbeitsschutz“ werden im Prozess „Gefährdungsbeurteilung im Fraport-Konzern“ einheitliche Mindestanforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz festgelegt. Sie gilt für alle Unternehmen des Fraport-Konzerns und regelt, dass Gefährdungsbeurteilungen systematisch und teamorientiert durchzuführen sind. Die Verantwortung liegt bei der Unternehmensleitung beziehungsweise den Führungskräften. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung werden alle relevanten Gefährdungen am Arbeitsplatz ermittelt, bewertet und geeignete Schutzmaßnahmen nach dem STOP-Prinzip (Substitution, technisch, organisatorisch, personenbezogen) abgeleitet. Insbesondere die körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten im Bereich der Bodenverkehrsdienste, die Belastungen durch Temperatur, Lärm, Luftschadstoffe und Schmutz, können die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeitenden beeinträchtigen. Aufgrund der körperlichen Arbeit erhöht sich zudem die Wahrscheinlichkeit für Arbeitsunfälle. Darüber hinaus sind Beschäftigte an Flughäfen zusätzlichen Gefahren wie Terrorismus, Unfällen und Pandemien ausgesetzt, was als erheblicher Stressfaktor empfunden werden kann. Auch Schichtarbeit, insbesondere im Ground Handling und im Aviation-Bereich, stellt eine weitere Belastung dar. Eine besondere Gefährdung nur für bestimmte Personengruppen (zum Beispiel junge Menschen, Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund) wurde dabei nicht festgestellt. Die Ergebnisse der Gefahrenbeurteilung werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden Befragungen im Rahmen der konzernweiten Befragung „Fraport-Barometer“ durchgeführt, um ein tieferes Verständnis darüber zu bekommen, wie und in welchem Umfang die eigenen Beschäftigten von den negativen Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit betroffen sind oder betroffen sein können.

Negative Auswirkungen durch fehlende Entwicklungspfade

Wenn Mitarbeitende keine klaren Perspektiven für berufliches Wachstum, Qualifizierung und Aufstieg innerhalb des Unternehmens geboten werden, kann dies zu Frustration, sinkender Motivation und einer geringeren Bindung an das Unternehmen führen. Das Fehlen transparenter Karrierewege und gezielter Weiterbildungsangebote erschwert es den Beschäftigten, ihre Fähigkeiten auszubauen und ihre Potenziale zu entfalten. Langfristig kann dies nicht nur die individuelle Arbeitszufriedenheit beeinträchtigen, sondern auch die Innovationsfähigkeit und Wettbewerbsposition des Unternehmens schwächen, da Fachkräfte das Unternehmen verlassen oder ihr Engagement zurückschrauben. Die Förderung klarer Entwicklungspfade ist daher ein zentraler Aspekt, um negative Auswirkungen auf die Mitarbeitenden zu vermeiden und eine nachhaltige Personalentwicklung sicherzustellen.

Durch Personalmangel in den operativen und administrativen Bereichen werden die negativen Auswirkungen verstärkt, da dies eine erhöhte Arbeitslast für die Beschäftigten verursacht und zu vermehrten Ausfällen aufgrund von Stress und Überlastung führen kann. In den administrativen Bereichen kann die einseitige geistigen Belastung durch spezialisierte Jobprofile belastend wirken.

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

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

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

Integrativer Arbeitgeber

Fraport erkennt die Bedeutung von Vielfalt und Inklusion als wesentliche Erfolgsfaktoren für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Dies zeigt sich unter anderem in der strategischen Priorität „Top-Arbeitgeber“, in der Chancengleichheit, Vielfalt und ein wertschätzendes Miteinander als zentrale Handlungsfelder definiert sind. Ziel ist es, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem alle Mitarbeitenden ihre individuellen Stärken einbringen können, unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Alter, Religion oder anderen persönlichen Merkmalen. Das Diversity Management ist ausgerichtet an den strategischen Unternehmenszielen und geht die Themen systematisch an.

Die Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ definiert grundlegende Prinzipien wie Diskriminierungsfreiheit, Schutz vor Belästigung und Chancengleichheit. Neben der klaren Festlegung zentraler Werte enthält diese Vereinbarung auch konkrete betriebsinterne Regelungen und Strukturen, die das respektvolle Miteinander im Unternehmen fördern. Ergänzend dazu gibt der Verhaltenskodex für Beschäftigte verbindliche Leitlinien und Verhaltensgrundsätze vor, die das tägliche Miteinander und die Arbeitsweise aller Mitarbeitenden im Konzern prägen. Ziel ist es, ein ethisch korrektes, wertschätzendes und verantwortungsvolles Arbeitsumfeld zu schaffen und dauerhaft sicherzustellen. Die Konzern-Vereinbarung findet direkte Anwendung auf die Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und wirkt über den Verhaltenskodex zudem auf die internationalen Gesellschaften.

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

Fraport verfolgt in Bezug auf Inklusion keine politischen Selbstverpflichtungen, die über die lokalen gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Zur Förderung der Chancengleichheit und Vielfalt bestehen für Fraport unter anderem folgende Maßnahmen: Für Frauen in Führungspositionen gilt eine für den Konzern in Deutschland festgelegte Zielquote, deren Einhaltung regelmäßig überprüft wird. Darüber hinaus ist Fraport gemäß § 154 SGB IX in Deutschland verpflichtet, die gesetzliche Schwerbehindertenquote einzuhalten. Im Rahmen gezielter Schulungsangebote werden Mitarbeitende kontinuierlich für die Themen Diskriminierung, Vielfalt und respektvolles Verhalten sensibilisiert.

Über das Hinweisgebersystem, das online weltweit verfügbar ist, können Mitarbeitende Diskriminierungsvorfälle sowie potenzielle negative Auswirkungen auf die Menschenrechte melden. Fraport stellt sicher, dass alle Beschwerden ernst genommen und vertraulich behandelt werden. Beschäftigte, die Diskriminierung melden, sind vor Repressalien geschützt, um ein sicheres Umfeld zu gewährleisten.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Fraport legt besonderen Wert auf die Mitbestimmung und das Engagement der Beschäftigten. Insbesondere am Standort Frankfurt arbeitet das Unternehmen eng mit Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften zusammen, um die Interessen und Anliegen der Belegschaft aktiv in betriebliche Entscheidungsprozesse einzubinden. Die gesetzlichen Bestimmungen zur Mitbestimmung werden dabei konsequent eingehalten, weshalb keine gesonderte Strategie zu diesem Nachhaltigkeitsthema erforderlich ist. Auch an den internationalen Standorten setzt sich Fraport im Rahmen der jeweiligen nationalen Gesetze dafür ein, die Mitarbeitenden durch Arbeitnehmervertretungen in relevante Entscheidungsprozesse einzubeziehen und deren Mitwirkung zu fördern.

Die Verantwortung für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Regularien zur Mitbestimmung liegt auf oberster Organisationsebene bei den Leitern des jeweiligen Personalbereichs. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Mitbestimmung und Beteiligung der Beschäftigten im gesamten Konzern angemessen berücksichtigt werden. Durch eine eigens hierfür etablierte Beschäftigtengruppe innerhalb der Abteilung „Grundsatzfragen und Tarif, Arbeitsrecht und Mitbestimmung“ werden alle potenziell mitbestimmungspflichtigen Sachverhalte geprüft, bewertet und die notwendige Einbindung des zuständigen Mitbestimmungsgremiums im Konzern sichergestellt.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Fraport setzt auf eine ganzheitliche Strategie im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz mit dem Ziel, für alle Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu schaffen. Dazu zählen regelmäßige Schulungen und Weiterbildungen, die das Bewusstsein der Mitarbeitenden für Sicherheits- und Gesundheitsthemen stärken und deren Wissen kontinuierlich ausbauen. Der Einsatz moderner Technologien und Ausrüstungen trägt zusätzlich dazu bei, potenzielle Gefahrenquellen zu reduzieren und Arbeitsunfälle zu vermeiden. Ein wesentlicher Bestandteil der Strategie ist zudem die laufende Überprüfung und Optimierung der Arbeitsbedingungen durch regelmäßige Inspektionen und Audits. Fraport legt außerdem großen Wert auf eine offene Kommunikation und den konstruktiven Austausch zwischen Belegschaft und Unternehmensleitung, um Sicherheitsrisiken frühzeitig zu erkennen und anzugehen. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Strategie liegt bei den einzelnen Konzern-Gesellschaften.

Die für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind in der Konzern-Richtlinie „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ enthalten. Die Konzern-Richtlinie erhöht die Verbindlichkeit und referenziert auf die Vorgaben der ISO 45001. Die in diesem Rahmen festgelegten Grundsätze sind von den Geschäftsführern der Konzern-Gesellschaften eigenverantwortlich umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in den jeweiligen internen Richtlinien zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften gelten diese Vorgaben unmittelbar. In den internationalen Konzern-Gesellschaften wird die Umsetzung unter Berücksichtigung der jeweils geltenden nationalen Gesetze als empfohlene Handlungsoption betrachtet. Die Umsetzung der Strategie erfolgt sowohl in einem Top-down-Prozess, bei dem Vorgaben und Ziele von der Unternehmensleitung an die nachgeordneten Ebenen weitergegeben werden, als auch durch Bottom-up-Initiativen, bei denen Impulse, Ideen und Verbesserungsvorschläge aus den einzelnen Unternehmenseinheiten in die Weiterentwicklung der Strategie einfließen. Durch diese Kombination wird sichergestellt, dass zentrale Leitlinien effektiv umgesetzt werden und zugleich praxisnahe Erfahrungen und Anregungen aus dem Arbeitsalltag berücksichtigt werden. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt beim obersten Management und den Führungskräften der jeweiligen Konzern-Gesellschaften. Die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit und der leitende Betriebsarzt sind verantwortlich für die Entwicklung, Einführung und Überwachung von Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien. Sie koordinieren Maßnahmen zur Risikominimierung und Notfallplanung, schulen die Mitarbeitenden, bieten Beratung und Unterstützung und erstellen Berichte, um ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld im Unternehmen sicherzustellen.

Fehlende Entwicklungspfade

Fraport misst der Kompetenzentwicklung der eigenen Belegschaft große Bedeutung bei und verfolgt das Ziel, die Fähigkeiten und Qualifikationen der Mitarbeitenden kontinuierlich auszubauen. Um dies zu erreichen, setzt das Unternehmen auf ein breites Spektrum an Fort- und Weiterbildungsprogrammen, die sowohl technische als auch persönliche und fachübergreifende Kompetenzen fördern. Fraport investiert gezielt in maßgeschneiderte Schulungsangebote, die auf die spezifischen Anforderungen der unterschiedlichen Geschäftsbereiche und Positionen abgestimmt sind. Darüber hinaus werden innovative Lernformate und digitale Lernplattformen eingesetzt, um den Wissenstransfer zu unterstützen und eine flexible, bedarfsgerechte Entwicklung zu ermöglichen. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Strategie, die Anpassung an die jeweiligen Bedürfnisse der einzelnen Konzern-Gesellschaften sowie die Einführung und Überwachung von Monitoring-Prozessen liegt bei den Leitern der Personalbereiche. So wird sichergestellt, dass die Kompetenzentwicklung im gesamten Konzern wirksam und nachhaltig verankert ist.

Grundsätze zur Achtung der Menschenrechte und Wahrnehmung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Die Wahrung der Menschenrechte, einschließlich der Arbeitnehmerrechte, ist für Fraport die Basis unternehmerischen Handelns. In der Grundsatzerklärung zu Menschenrechten bekennt sich Fraport zu den Prinzipien folgender international anerkannter menschenrechtlicher Rahmenwerke und der darin enthaltenen Standards:

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

Fraport misst der Erfüllung seiner Sorgfaltspflichten große Bedeutung bei. Aus diesem Grund dienen die Prinzipien und Standards der genannten Rahmenwerke als Basis für einen verbindlichen Handlungsrahmen. Dieser Rahmen gilt gleichermaßen für alle Beschäftigten, Geschäftspartner sowie Lieferanten von Fraport. Für die eigene Belegschaft gilt der Fraport-Verhaltenskodex, der einen zentralen Leitfaden für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte darstellt, die gesellschaftliche Verantwortung in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales formuliert und die ethischen Grundsätze sowie Verhaltensstandards für ein verantwortungsbewusstes und integrires Handeln im gesamten Unternehmen definiert. Für die Lieferanten sind die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit im Fraport-Lieferantenkodex beschrieben. Fraports Lieferanten sind verpflichtet, auf eine konsequente Verbreitung und Einhaltung dieser Standards auch bei allen weiteren an der Leistungserbringung beteiligten Unternehmen (zum Beispiel Nachunternehmern) hinzuwirken. Bei einem Verstoß werden die Lieferanten aufgefordert, diesen nachweislich abzustellen. Andernfalls kann dies zur unmittelbaren Kündigung der Geschäftsbeziehung führen.

Fraport setzt auf klare Verhaltensstandards und etablierte Meldewege, um Hinweise auf potenzielle Verstöße frühzeitig zu erkennen und angemessen zu bearbeiten. Aus diesem Grund besteht bei Fraport derzeit noch kein ausdrücklich definierter Überwachungsprozess zur Sicherstellung der Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten.

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

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

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

Die Mitarbeitenden der Fraport AG werden grundsätzlich durch die Arbeitnehmervertreter repräsentiert und so bei der Entscheidungsfindung einbezogen. Die Arbeitnehmervertreter sind in verschiedenen Ausschüssen organisiert, die nach Bedarf über aktuelle Themen durch die Fachbereiche oder durch den Vorstand informiert werden. Dabei können Entscheidungen des Unternehmens hinterfragt und das Mitbestimmungsrecht ausgeübt werden. Seit 2025 wird die Belegschaft digital über den News-Feed im Intranet über die Arbeit des Betriebsrats informiert. Im Jahr 2025 gab es zehn Nachrichten zu den aktuellen Themen. Für die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ist die Abteilung „Grundsatzfragen und Tarif, Arbeitsrecht und Mitbestimmung“ der Fraport AG verantwortlich, die direkt der Arbeitsdirektorin unterstellt ist.

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

Über die konzernweite Mitarbeiterbefragung, das Konzern-Barometer, das jährlich durchgeführt wird, wird die Zufriedenheit der Belegschaft gemessen. So erhalten die Beschäftigten im Konzern die Möglichkeit, anonym und freiwillig ihre Meinungen und Stimmungsbildern abzugeben. Auf einer Skala von 1 (niedrigster Wert) bis 7 (höchster Wert) bewerten die Beschäftigten Aussagen in vier Themenfeldern – „Mein Arbeitgeber“, „Mein Arbeitsplatz“, „Mein Team“ und „Meine Führungskraft“. Der Durchschnittswert über alle Fragen eines Themenfelds ergibt die Kennzahl des Themenfelds. Der Durchschnittswert über die vier Kennzahlen der Themenfelder ergibt die Kennzahl der Befragung. Aus den Ergebnissen dieser Umfragen werden von der Unternehmensleitung und den jeweiligen Fachbereichen Maßnahmen abgeleitet. Explizite Verfahren, die die Wirksamkeit der Zusammenarbeit mit der eigenen Belegschaft bewerten, existieren aktuell nicht.

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

Fraport bietet seinen Beschäftigten verschiedene Möglichkeiten, Beschwerden oder Bedenken zu melden. Diese Beschwerdekkanäle sind im Intranet aufgeführt. Grundsätzlich ist der erste Ansprechpartner bei Fragen, Unsicherheiten oder Bedenken der zuständige Personalreferent. Der Personalreferent bietet Unterstützung, berät vertraulich und hilft dabei, geeignete Lösungswege zu finden oder die weiteren Schritte einzuleiten. Zusätzlich können Vorfälle über das Hinweisgebersystem gemeldet werden, das von Fraport selbst betrieben wird. Über diese Plattform können Mitarbeitende rund um die Uhr und weltweit anonym Hinweise auf

mögliche Unregelmäßigkeiten in allen Konzern-Gesellschaften einreichen. Jede eingegangene Meldung wird sorgfältig geprüft und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dabei werden die Anforderungen des Hinweisgeberschutzgesetzes eingehalten. Fraport hat Maßnahmen ergriffen, um die Vertraulichkeit und Anonymität der Hinweisgeber zu gewährleisten und damit die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz von Hinweisgebern zu erfüllen.

Darüber hinaus steht den Beschäftigten der Fraport AG eine Ombudsfrau zur Verfügung – eine externe, unabhängige Rechtsanwältin. Mitarbeitende am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

Derzeit hat Fraport keine Mechanismen implementiert, um die Wirksamkeit der ergriffenen Abhilfemaßnahmen systematisch zu bewerten. Ein spezifisches Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden in Bezug auf Arbeitnehmerbelange existiert bislang nicht. Dies auch, weil Beschwerden in der Regel über den Betriebsrat an das Unternehmen herangebracht werden oder direkt bei den im Unternehmen für den Bereich der betrieblichen Mitbestimmung zuständigen Beschäftigten platziert werden.

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

Um wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft entgegenzuwirken und gleichzeitig positive Effekte zu stärken, erarbeitet Fraport gezielte Maßnahmen. Diese Initiativen werden konsequent umgesetzt. Dabei werden sowohl gesetzliche Vorgaben als auch interne Standards berücksichtigt, um das Wohl der Mitarbeitenden nachhaltig zu fördern. Für die festgelegten Maßnahmen wurden im Berichtsjahr keine eigenständigen Budgets bereitgestellt. Die anfallenden Kosten wurden im Rahmen der Wirtschaftsplanung von den jeweils zuständigen Bereichen oder Konzern-Gesellschaften eingeplant und getragen. Eine direkte Erfolgsmessung dieser Maßnahmen erfolgt nicht, da ein unmittelbarer, nachweisbarer Zusammenhang zwischen den einzelnen Maßnahmen und den erzielten Ergebnissen in der Regel nicht gegeben ist. Dennoch wird die Wirksamkeit im Rahmen von regelmäßigen Bewertungen und Berichten über die allgemeine Entwicklung der Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Im Hinblick auf menschenrechtliche Auswirkungen bei externen Geschäftspartnern setzt Fraport grundlegende Erwartungen im Rahmen des Lieferantenkodex voraus. Darüberhinausgehende spezifische Maßnahmen wie gezielte vertragliche Vorgaben, Schulungsangebote oder Kooperationsinitiativen sind nicht implementiert.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Am Standort Frankfurt unterstützt Fraport die Mitbestimmung der Mitarbeitenden aktiv durch verschiedene Beteiligungsformate, wie zum Beispiel Abteilungsversammlungen, Feedback-Runden und Workshops. Diese Formate ermöglichen es den Beschäftigten, ihre Meinungen, Anregungen und Ideen einzubringen und so aktiv an der Weiterentwicklung des Unternehmens mitzuwirken. Dadurch wird ein offener Dialog zwischen Mitarbeitenden und Unternehmensleitung gefördert. Fraport unterstützt die betriebliche Mitbestimmung durch verschiedene Maßnahmen. So stehen den Beschäftigten informative Leitfäden zur Verfügung, die die korrekte Einbindung der Mitbestimmungsgremien erläutern. Darüber hinaus ermöglicht ein spezielles Workflowsystem, Anliegen direkt an das jeweils zuständige Mitbestimmungsgremium zu übermitteln. Die betriebliche Mitbestimmung wird zudem durch die Bereitstellung von Kommunikationsmitteln, wie beispielsweise einem Intranetauftritt mit News-Feed des Betriebsrats oder Konzern-Betriebsrats, aktiv gefördert.

Zusätzliche, über diese Angebote hinausgehende Maßnahmen zur Förderung der Arbeitnehmerbeteiligung wurden nicht entwickelt. Fraport prüft jedoch fortlaufend, inwieweit bestehende Beteiligungsformate weiterentwickelt oder neue Instrumente zur Stärkung der Mitarbeiterpartizipation eingeführt werden können.

Integrativer Arbeitgeber

Inklusion und Vielfalt genießen bei Fraport einen hohen Stellenwert und sind fest in der Unternehmenskultur verankert. Um das Bewusstsein der Mitarbeitenden für die Bedeutung von Vielfalt, Chancengleichheit und die Vermeidung von Diskriminierung zu stärken, werden regelmäßig Schulungen und Sensibilisierungsprogramme angeboten. Ziel ist es, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem sich alle Mitarbeitenden unabhängig von Herkunft, Geschlecht, Alter, Religion oder anderen persönlichen Merkmalen willkommen und unterstützt fühlen. Zudem gibt es über das Jahr verteilt Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zu allen Themen rund um Vielfalt und Inklusion.

Im Jahr 2025 hat Fraport die Aktivitäten zur Stärkung und Nutzung der Diversität im Konzern weitergeführt. Auch in diesem Jahr lag ein Schwerpunkt auf dem Thema Diskriminierung. Es wurden Seminare für Beschäftigte der Fraport AG angeboten, um diese gegenüber Rassismus, Diskriminierung und unbewussten Vorurteilen im Alltag zu sensibilisieren. Das Projekt „Respektlotsen“ wurde in Frankfurt in den operativen Bereichen der Bodenverkehrsdienste auf 24 Lotsen erweitert. Diese Beschäftigten helfen beim Auffinden von Anlaufstellen und geben Hilfestellungen bei persönlichen Problemen und Problemen im Arbeitsumfeld. Dazu werden die ausgewählten Respektlotsen geschult. Sie erfüllen diese Aufgabe im Ehrenamt.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Im Fraport-Konzern stehen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz präventive Maßnahmen im Fokus, die darauf abzielen, das langfristige Wohlbefinden, die Erhaltung der Arbeitsfähigkeit sowie die Motivation der Mitarbeitenden zu fördern. Diese Ansätze tragen maßgeblich dazu bei, die Produktivität zu sichern und das Arbeitsumfeld sicher und gesundheitsfördernd zu gestalten. Darüber hinaus werden durch ergänzende Maßnahmen – wie kontinuierliche Gefährdungsbeurteilungen, gezielte Schulungen sowie die Förderung einer offenen Sicherheitskultur – auch die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz insgesamt gestärkt.

Da ein erheblicher Anteil der Arbeitsunfälle auf verhaltensbedingte Ursachen zurückzuführen ist, setzt Fraport gezielt Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheitskultur um. Im Jahr 2024 wurden im Bereich Ground Handling im Rahmen der Sicherheitsaktion S.A.F.E. (Sicherheit, Aufmerksamkeit, Führung und Engagement) verschiedene Maßnahmen erprobt, die ab 2025 abhängig von ihrer Wirksamkeit teilweise konzernweit fortgeführt wurden. Im Mittelpunkt steht hierbei die Rolle von Führung und Kommunikation im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Im sogenannten Occupational Health and Safety Spotlight wurde alle zwei Monate ein zentrales Schwerpunktthema wie Unfallgefahren oder sicherheitsrelevante Verhaltensweisen aufbereitet und über die Führungskräfte im Sinne eines Top-down-Ansatzes an alle Beschäftigten kommuniziert. Darüber hinaus werden weiterführende Informationen und Aktionen im Kontext des jeweiligen Spotlight Themas angeboten, um das Bewusstsein für Arbeitssicherheit nachhaltig zu stärken und ein verantwortungsvolles Verhalten im Arbeitsalltag zu fördern.

Alle Beschäftigten des Fraport-Konzerns werden im Rahmen von gesetzlichen Vorschriften durch eine eigene arbeitsmedizinische Abteilung betreut. Die ärztliche Beratung und Untersuchung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung und Weiterentwicklung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen an den Flughäfen. Durch regelmäßige Vorsorgen, Impfangebote und Beratungen unterstützt die arbeitsmedizinische Abteilung die Prävention arbeitsbedingter Erkrankungen und trägt zur Erhaltung der Arbeitsfähigkeit bei. Darüber hinaus werden am Standort Frankfurt eine Notfallambulanz sowie ein eigener Rettungsdienst betrieben. Im Falle von Unfällen oder akuten gesundheitlichen Beschwerden wird hier eine schnelle und qualifizierte Erstversorgung direkt am Arbeitsplatz gewährleistet. Darüber hinaus ist die Notfallambulanz in die Notfall- und Krisenorganisation des Flughafens eingebunden und spielt eine zentrale Rolle bei der medizinischen Versorgung im Rahmen von Großschadensereignissen oder im Pandemiefall. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen der akutmedizinischen und der arbeitsmedizinischen Versorgung und dem Fachbereich des Arbeitsschutzes stellt eine umfassende Betreuung sicher. Sie trägt dazu bei, Gefährdungen frühzeitig zu erkennen, Präventionsmaßnahmen zielgerichtet umzusetzen und die Sicherheit sowie das Wohlbefinden aller Beschäftigten am Flughafen nachhaltig zu stärken.

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

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt sind eigenständig für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen verantwortlich. Sie bieten Schulungen zu relevanten Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie Gesundheitsleistungen an.

Die Maßnahmen sind in der Regel nicht an einen festen Zeitraum gebunden, sondern werden kontinuierlich umgesetzt. Dadurch tragen sie nachhaltig zur Verbesserung der Arbeitssicherheit bei und helfen, die negativen Auswirkungen für die Belegschaft langfristig zu verringern.

Fehlende Entwicklungspfade

Fehlende Entwicklungsperspektiven mindern die Motivation der Beschäftigten. Deswegen ist Fraport dabei, ein Personal- und Organisationsmanagement zu entwickeln, das die Mitarbeitenden von der Anstellung bis zum Ruhestand begleiten soll. Das Ziel

ist es, Motivation und Entwicklungsperspektiven zu fördern – unter anderem durch Talentgewinnung, kontinuierliche Weiterbildung und die Entwicklung einer modernen Lernkultur. Dafür wurde das strategische Programm HRneo ins Leben gerufen, das im Dezember 2024 abgeschlossen wurde. Daraus wurden Maßnahmen abgeleitet und Folgeprojekte aufgesetzt.

Dabei wurden verschiedene Schwerpunkte technisch und organisatorisch gesetzt. Dazu zählt insbesondere die Modernisierung der HR-IT-Systeme, um Funktionen zu bündeln und Prozesse zu beschleunigen. Die technischen Lösungen werden sukzessive, zunächst bei der Fraport AG und perspektivisch konzernweit, implementiert. Organisatorisch wurde der Fokus auf die Formulierung von organisationsunabhängigen Jobfamilien gelegt. Dadurch werden die konzernweiten Entwicklungswege transparent gemacht. Die Förderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten werden durch das neu konzipierte vergütungsunabhängige Performance-Management gezielt unterstützt. Dabei werden jährlich Entwicklungsgespräche geführt. Die Ergebnisse fließen in ein darauf aufbauendes Talentmanagement zur Identifikation und Platzierung fachbereichsübergreifender Potenziale. Für die Führungskräfte im Fraport-Konzern wurde ein 360°-Feedback etabliert.

Bereits etablierte und gut ausgerichtete Maßnahmen wie das Cross-Mentoring-Programm und Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Unterstützung des Frauennetzwerks werden kontinuierlich weiterverfolgt. Gleiches gilt für das generationenübergreifende Reverse-Mentoring-Programm.

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

Der Anwendungsbereich aller Angebote ist zunächst auf den Standort Frankfurt begrenzt. Eine konzernweite Einführung erfolgt nach individueller Bedarfslage und wird jeweils situationsabhängig geprüft. Ein Zeitrahmen für die Umsetzung der Maßnahmen ist konzernweit nicht festgelegt. Sie sollen langfristig die Förderung von Diversität im Konzern unterstützen.

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

Die Festlegung der Ziele zum Management der Auswirkungen erfolgt durch die zuständigen Fachabteilungen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und der strategischen Prioritäten von Fraport. Anschließend werden die Ziele den Arbeitnehmervertretungen präsentiert und der Belegschaft transparent kommuniziert. Die Entwicklung der relevanten Kennzahlen wird kontinuierlich überwacht und regelmäßig dem Vorstand und den Arbeitnehmervertretungen berichtet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden genutzt, um die bestehenden Maßnahmen zu bewerten und gezielt weiterzuentwickeln.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Im Rahmen der Förderung positiver Auswirkungen im Zusammenhang mit der starken Arbeitnehmerbeteiligung werden keine Ziele festgelegt, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Dies liegt daran, dass die bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland bereits hohe Standards für Mitbestimmung am Arbeitsplatz setzen. Im Ausland werden die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben und Regularien umfassend eingehalten und umgesetzt. Konzernweite Ziele wurden nicht definiert.

Integrativer Arbeitgeber

Die Fraport AG setzt sich bereits seit mehreren Jahren dafür ein, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Dies basiert einerseits auf dem Selbstverständnis des Unternehmens, Vielfalt und Chancengleichheit aktiv zu fördern. Andererseits erfüllt Fraport damit auch die gesetzlichen Vorgaben des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes (FüPoG II). Das Ziel ist es, bis Ende 2026 den Anteil der Frauen in Führungspositionen im Konzern in Deutschland auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 30,8 % und auf der darunterliegenden Führungsebene auf 30,2 % zu steigern. Für die Fraport AG soll der Anteil von Frauen in Führungspositionen entsprechend auf 31,8 % auf der ersten Führungsebene und 30,9 % auf der darunterliegenden Führungsebene gesteigert werden.

Darüber hinaus erfüllt Fraport die gesetzlichen Anforderungen umfassend und stellt damit sicher, dass die Rechte der Mitarbeitenden gewahrt und ein integratives Arbeitsumfeld geschaffen wird. Das Unternehmen gewährleistet somit, dass mindestens 5 % der Arbeitsplätze am Standort Frankfurt mit schwerbehinderten oder ihnen gleichgestellten Personen besetzt sind. Die Erfüllung dieser Quote wird überwacht und jährlich an die Agentur für Arbeit gemeldet.

Konzernweite Ziele unter Berücksichtigung der ausländischen Gesellschaften wurden nicht festgelegt. Fraport respektiert die lokalen Gegebenheiten und erlegt daher den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten basierend auf deutschem Recht auf.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Zur Messung wird die Kennzahl LTIF (Lost Time Injury Frequency) herangezogen, die die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag ins Verhältnis zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Millionen) setzt. Das Ziel für die LTIF wurde im Rahmen der Konzern-Strategie Fraport.2030 für das Jahr 2030 festgelegt und gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern mit 20,0 definiert. Die Konzern-LTIF belief sich im Berichtsjahr 2025 auf 24,5. Im Geschäftsbericht 2024 wurde ein LTIF von 22,1 berichtet. Aufgrund von Nachmeldungen erhöhte sich der Wert auf 22,6.

Fehlende Entwicklungspfade

Derzeit wurden keine spezifischen Ziele für das Management der Auswirkungen definiert, die sich aus dem Fehlen klarer Entwicklungspfade ergeben. Zunächst wird die Wirksamkeit der bereits festgelegten Maßnahmen beobachtet und das Feedback der Mitarbeitenden ausgewertet. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, ob die Einführung eines geeigneten Indikators sowie die Festlegung eines quantitativen Minderungsziels erforderlich sind.

Angabepflicht S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern setzt sich aus Stammbeschäftigten, Aushilfen, freigestellten Mitarbeitenden sowie Auszubildenden zusammen. Diese Kennzahl wird jeweils als Stichtagswert am Monatsende ermittelt. Aus den monatlichen Personenzahlen wird zum Jahresende ein durchschnittlicher Beschäftigtenstand berechnet. Im Berichtsjahr belief sich die Gesamtzahl der Mitarbeitenden auf 20.531 Beschäftigte. Für die finanzielle Berichterstattung werden die Gruppen der Stammbeschäftigten und Aushilfen gesondert ausgewiesen. Die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten lag im Berichtsjahr bei 19.587 Mitarbeitenden (weitere Informationen finden sich im Kapitel „Beschäftigte“).

	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angaben	Insgesamt
Gesamtzahl der Beschäftigten	4.753	15.778	0	0	20.531
Zahl der dauerhaft Beschäftigten	4.272	14.662	0	0	18.934
Zahl der befristeten Beschäftigten	481	1.116	0	0	1.597
Zahl der Abrufrkräfte	0	0	0	0	0
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	3.525	14.662	0	0	18.187
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	1.228	1.116	0	0	2.344

Land (mit mehr als 50 Beschäftigten, die mindestens 10 % der Gesamtzahl ausmachen)	Zahl der Beschäftigten
Deutschland	16.947

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

	Anzahl	In %
Mitarbeiterfluktuation	3.346	16,3

Angabepflicht S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Im Fraport-Konzern gelten verschiedene Tarifverträge, die die Arbeitsbedingungen, Entgelte sowie weitere Rechte und Pflichten der Beschäftigten regeln. Die Arbeitsbedingungen und Tarifverträge an den internationalen Standorten orientieren sich jeweils an den lokalen gesetzlichen Vorgaben und den Gepflogenheiten des jeweiligen Landes. Die Tarifverträge werden zwischen dem Unternehmen und den zuständigen Arbeitnehmervertretern abgeschlossen. Sie enthalten Regelungen zu den Themen Arbeitszeit, Vergütung, Urlaub, Sonderzahlungen, betriebliche Altersvorsorge und zu vielen weiteren Aspekten des Arbeitsverhältnisses.

Die Tarifverträge werden regelmäßig neu verhandelt und an aktuelle wirtschaftliche sowie gesellschaftliche Entwicklungen angepasst. Ziel ist es, sowohl die Interessen der Beschäftigten zu schützen als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

Im Berichtsjahr betrug der prozentuale Anteil aller Beschäftigten im Fraport-Konzern, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, 89,2 %. Im Fraport-Konzern war Deutschland das einzige Land mit Beschäftigten, die in Summe mehr als 10 % der Gesamtbeschäftigten ausmachen. Im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) verfügen Fraport-Beschäftigte über verschiedene Tarifverträge.

Der Gesamtprozentsatz der Beschäftigten, die von Arbeitnehmervertretern abgedeckt sind, betrug im Berichtsjahr 83,9 %. Dabei ist Deutschland das einzige Land im Fraport-Konzern, in dem die Beschäftigten, die durch Arbeitnehmervertreter repräsentiert sind, mehr als 10 % der Gesamtbeschäftigten darstellen. Eine Vereinbarung mit den Beschäftigten über die Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat, einen Betriebsrat einer Societas Europaea (SE) oder einen Betriebsrat einer Societas Cooperativa Europaea (SCE) gibt es nicht.

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

Angabepflicht S1-9 – Diversitätsparameter

Bei der Angabe der Geschlechterverteilung auf der obersten Führungsebene wurden die Führungsebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie die Führungsebene 2 unterhalb der Geschäftsführungen der Konzern-Gesellschaften betrachtet.

Geschlechterverteilung in Führungspositionen	Anzahl	In %
Frauen in Führungspositionen 1. Ebene Konzern	10	23,8
Männer in Führungspositionen 1. Ebene Konzern	32	76,2
Frauen in Führungspositionen 2. Ebene Konzern	60	34,9
Männer in Führungspositionen 2. Ebene Konzern	112	65,1

Folgender Abschnitt enthält die Angaben nach dem zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoGII). 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. Zum 31. Dezember 2025 stieg der Anteil von Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands im Konzern in Deutschland auf 29,7 % an (im Vorjahr: 28,6 %). Auf der darunterliegenden Führungsebene lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen bei 32,0 % (im Vorjahr: 33,3 %). In der Fraport AG betrug die Quote der Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene im Berichtszeitraum 33,3 % und 27,5 % auf der zweiten Führungsebene (im Vorjahr: 26,3 % beziehungsweise 31,9 %).

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

Altersstruktur	Anzahl	In %
Unter 30 Jahren	2.855	13,9
30-50 Jahre	10.135	49,4
Über 50 Jahren	7.541	36,7

Angabepflicht S1-12 – Menschen mit Behinderungen

Menschen mit Behinderungen sind Personen, die aufgrund körperlicher, geistiger, seelischer oder Sinnesbeeinträchtigungen dauerhaft und in erheblichem Maße in ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eingeschränkt sind, ungeachtet, ob die Beeinträchtigung angeboren ist oder im Laufe des Lebens erworben wurde.

Um den Prozentsatz der Menschen mit Behinderungen zu berechnen, erfasst Fraport die Anzahl der Beschäftigten mit Behinderungen gemäß den jeweiligen gesetzlichen Definitionen der einzelnen Länder und setzt diese Zahl ins Verhältnis zur Gesamtzahl der Beschäftigten. Die gesetzlichen Definitionen sind weltweit nicht identisch. Unterschiede bestehen vor allem in der praktischen Umsetzung und den jeweiligen Schwerpunkten der nationalen Gesetzgebung, nicht in der Grunddefinition. Nichtsdestotrotz erschwert dies die Vergleichbarkeit der Daten innerhalb des Konzerns. Da eine Betrachtung der Kennzahl zusätzlich noch auf Ebene der jeweiligen Gesellschaften stattfindet, wird diese Ungenauigkeit in der konzernweiten Berichterstattung in Kauf genommen.

	In %
Menschen mit Behinderungen in der eigenen Belegschaft	6,1

Angabepflicht S1-13 – Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung

Im Fraport-Konzern werden regelmäßig Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen durchgeführt, die je nach Beschäftigtengruppe unterschiedlich ausgestaltet sind. Für die meisten Mitarbeitenden findet eine jährliche Leistungsbeurteilung statt, bei der die individuelle Arbeitsleistung anhand definierter Ziele und Kompetenzen bewertet wird. Darüber hinaus werden für Mitarbeitende mit Entwicklungsperspektiven Potenzial- und Laufbahnbeurteilungen vorgenommen, bei denen neben der aktuellen Leistung auch Fähigkeiten und Kompetenzen für zukünftige Aufgaben oder Führungspositionen beurteilt werden. Für Führungskräfte gibt es spezielle Beurteilungsformate, die neben der Zielerreichung auch Führungs- und Sozialkompetenzen berücksichtigen.

Der Prozentsatz der Beschäftigten, die an regelmäßigen Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen teilgenommen haben, bezogen auf die Gesamtbelegschaft, betrug im Berichtsjahr 52,5 %.

Parameter für Schulungen	Anzahl	In %
Leistungsüberprüfung (m)	2.479	12,1
Leistungsüberprüfung (w)	8.229	40,1

Im Fraport-Konzern werden vielfältige Schulungen angeboten, die sowohl fachliche Qualifikationen als auch persönliche und soziale Kompetenzen fördern. Dazu zählen verpflichtende Sicherheits- und Compliance-Schulungen, fachspezifische Weiterbildungen für unterschiedliche Unternehmensbereiche sowie Trainings zur Führungskräfteentwicklung. Ergänzt wird das Angebot durch Sprachkurse, IT-Schulungen und Seminare zu Themen wie Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und interkultureller Zusammenarbeit.

Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden	Männlich	Weiblich
Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden je Beschäftigten	27,3	34,1

Angabepflicht S1-14 – Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Ein Arbeitsunfall ist ein Ereignis, das während der Ausübung einer beruflichen Tätigkeit zu einem gesundheitlichen Schaden oder zum Tod führt. Arbeitsunfälle, die mehr als einen Ausfalltag nach sich ziehen, werden konzernweit systematisch erfasst. Diese Fälle dienen als Grundlage für die Berechnung der Kennzahl LTIF (Lost Time Injury Frequency). Ab dem dritten Ausfalltag sind Arbeitsunfälle meldepflichtig. Bei der Ermittlung der Ausfalltage werden alle Kalendertage berücksichtigt, einschließlich Samstagen, Sonn- und Feiertagen.

Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	
Abdeckung durch Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit (%)	85,2
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen (Anzahl)	0
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹⁾ (Anzahl)	585
Meldepflichtige Arbeitsunfälle (%)	19,2
Anzahl der Ausfalltage durch arbeitsbedingte Todesfälle durch Arbeitsunfälle	0

¹⁾ Arbeits-, Wege- oder Sportunfälle, mit mehr als drei Ausfalltagen

Angabepflicht S1-16 – Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle, das als die Differenz zwischen dem Durchschnittseinkommen von weiblichen und männlichen Arbeitnehmern definiert ist, beträgt im Fraport-Konzern 11,2 %. Der Prozentsatz ergibt sich als die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten abzüglich des Bruttostundenverdiensts von weiblichen Beschäftigten, bezogen auf das Durchschnittseinkommen männlicher Arbeitnehmer. Der Bruttostundenlohn beinhaltet alle Bestandteile des Entgelts inklusive Sozialversicherungsbeiträge, Arbeitslosenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung sowie Bonus- und Sonderzahlungen. Leistungsabhängige Gehaltskomponenten wie Bonuszahlungen werden erst nach der Bewertung der Zielerreichung im Folgejahr ausgezahlt. Dadurch erfolgt eine zeitliche Verschiebung der Aufwandsdarstellung. Dieser Effekt tritt jedoch jedes Jahr in gleicher Weise auf, deswegen sind die Vergleichbarkeit und Aussagekraft der Berichterstattung nicht wesentlich beeinträchtigt.

Bei der Berechnung des Verdienstgefälles wurden alle Beschäftigten im Konzern berücksichtigt.

Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung zwischen höchstbezahlter Person und dem Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die höchstbezahlte Person) betrug 42,7 zu 1. Im Berichtsjahr war die höchstbezahlte Person im Unternehmen der Vorstandsvorsitzende des Fraport-Konzerns. Bei der Berechnung wurden alle Vergütungsbestandteile, also fixe und variable Zahlungen sowie Nebenleistungen, die im Geschäftsjahr 2025 zugeflossen sind, einbezogen.

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

Im Berichtszeitraum wurden allgemeine Beschwerden aus der Belegschaft sowie Fälle von Diskriminierung und Belästigung über die zuständigen Personalreferenten und über das Hinweisgebersystem konzernweit gemeldet. Darüber hinaus hat auch die interne Vertrauensperson, die primär für den Standort Frankfurt zuständig ist, Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung und Belästigung bearbeitet. Die Fälle werden aus Datenschutzgründen nicht konsolidiert und deswegen einzeln ausgewiesen. Insgesamt 243 Beschwerden im Zusammenhang mit der Verletzung von Menschenrechten oder Diskriminierung inklusive Belästigung gingen über Kanäle ein, über die Beschäftigte des Unternehmens Bedenken äußern können.

	Diskriminierung	Belästigung	Allgemeine Beschwerden	Schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte
Personalreferenten Konzern	6	32	6	0
Hinweisgebersystem Konzern	5	10	42	0
Interne Vertrauensperson Frankfurt	50	14	78	0

Im Jahr 2025 gab es keine wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit Vorfällen und Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung, einschließlich Belästigung. Im Konzern-Abschluss wird dieser Betrag aus Wesentlichkeitsgründen nicht separat ausgewiesen. Es wurden keine schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte wie Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft festgestellt. Es gab keine Verstöße gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen.

Angaben zu ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften

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

Durch verantwortungsvolles Handeln entlang der Wertschöpfungskette strebt Fraport an, negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften zu vermeiden oder, falls dies nicht möglich ist, zu verringern. Gleichzeitig werden positive Effekte gefördert. Dabei legt das Unternehmen besonderen Wert auf den Dialog mit den jeweiligen Gemeinschaften. In diesem Kapitel werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften sowie die entsprechenden Konzepte und Maßnahmen von Fraport erläutert.

Zu den wichtigsten Interessenträgern gehören die Gemeinschaften in der Nähe der jeweiligen Konzern-Flughäfen. Für den kontinuierlichen Austausch mit ihnen nutzt Fraport ein breites Netz institutionalisierter Dialogformen, darunter regelmäßige

Befragungen und systematisches Feedbackmanagement. Darüber hinaus findet der Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen statt.

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

Im Rahmen der DMA hat Fraport alle Gemeinschaften identifiziert, die durch die Geschäftstätigkeit oder entlang der Wertschöpfungskette materiell betroffen sein können. Die Analyse zeigt, dass ausschließlich die Bevölkerung im direkten Umfeld der internationalen Flughafenstandorte von Fraport wesentlichen positiven oder negativen Auswirkungen ausgesetzt ist. Indigene Gemeinschaften sowie Gemeinschaften entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sind nicht betroffen, da die Flughäfen ausschließlich in urbanen beziehungsweise dicht besiedelten Regionen betrieben werden.

Die Geschäftstätigkeiten von Fraport haben sowohl positive als auch negative Auswirkungen. Um die Akzeptanz in den betroffenen Gemeinden zu gewährleisten und Betriebsunterbrechungen sowie Reputationsschäden vorzubeugen, sind kontinuierliche Investitionen in Präventions-, Dialog- und Krisenmanagementmaßnahmen erforderlich.

Aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften ergeben sich für Fraport keine wesentlichen Risiken und Chancen. Im Rahmen des Konzern-Risikomanagements werden potenzielle Risiken und Chancen kontinuierlich beobachtet und bewertet und fließen in die strategische Ausrichtung des Unternehmens ein.

Im Folgenden werden die wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen beschrieben.

Wirtschaftsfaktor

Eine positive Auswirkung des Flughafenbetriebs ist der Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und zum Wohlstand der Regionen. Als Flughafenbetreiber ist Fraport mit seinen Standorten fest in den jeweiligen Regionen verankert und spielt eine bedeutende Rolle in der lokalen Wirtschaft und Gesellschaft. Der sozioökonomische Beitrag in den Regionen entsteht im Zusammenspiel mit der gesamten Wertschöpfungskette. Investitionen in Infrastrukturprojekte wie Terminals, Verkehrsanbindung und begleitende Dienstleistungen steigern die Attraktivität und Erreichbarkeit der Regionen, fördern die Ansiedlung neuer Unternehmen und schaffen zusätzliche Arbeitsplätze. Ausbau und Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und ziehen mittelfristig zusätzliche Passagier- und Frachtverkehre an. Damit einher gehen mittel- bis langfristige volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die Regionen, Städte und Gemeinden rund um die Flughäfen für Bau, Transport und Logistik, später auch Tourismus und Handel. Von diesen Effekten profitieren insbesondere Unternehmen, Beschäftigte und Dienstleister im direkten Flughafenumfeld. Auch die Wohnbevölkerung profitiert mittelbar durch verbesserte Infrastruktur und zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten. Einen besonderen Beitrag zur regionalen Wirtschaftstätigkeit leistet die sogenannte Konnektivität, vor allem durch Direktflüge, die Reichweite, Frequenz, Angebot und wirtschaftliche Bedeutung der Ziele sowie die Anzahl der Anschlussverbindungen eines Flughafens widerspiegeln.

Schallimmissionen auf Anwohner

Eine negative Auswirkung ergibt sich für die Anwohner in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens, die durch Schallimmissionen des Flugverkehrs (Fluglärm) beeinträchtigt werden. Die Lärmbelastung ist dabei ein systemischer, standortübergreifender Effekt. Die Intensität und die Reichweite sind insbesondere in den direkt angrenzenden Gemeinden am höchsten, wo Flugrouten in niedriger Höhe verlaufen und Starts sowie Landungen regelmäßig stattfinden. In diesen Bereichen kann der Dauerschallpegel während der Betriebszeiten über den empfohlenen Grenzwerten liegen. Mit zunehmender Entfernung vom Flughafen nimmt die Intensität des Fluglärms ab, jedoch können bestimmte Wetterlagen, topografische Gegebenheiten und die Lage der Ein- und Abflugschneisen dazu führen, dass auch weiter entfernte Gemeinden zeitweise von erhöhtem Lärm betroffen sind.

Mittels systematischer Flugrouten- und Geräuschkartierung werden die am stärksten betroffenen Gebiete präzise identifiziert, sodass Präventions- und Schutzmaßnahmen gezielt ausgerichtet werden können.

Die Bedeutung der negativen Auswirkungen von Fluglärm unterscheidet sich an den verschiedenen Flughäfen des Konzerns. Besonders stark ausgeprägt ist das Bewusstsein für dieses Thema am Flughafen Frankfurt, da er in einer dicht besiedelten Region liegt und die Lärmbelastung hier als besonders relevant empfunden wird. Laut dem im Jahr 2024 veröffentlichten Lärmaktionsplan Hessen waren im Jahr 2022 im Umfeld des Frankfurter Flughafens rund 373.000 Menschen tagsüber einem Dauerschallpegel von über 55 dB(A) ausgesetzt. In der Nacht waren etwa 82.000 Menschen von Pegeln über 50 dB(A) betroffen. Am Flughafen Frankfurt wurde die Belastung durch Fluglärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau bewertet. Der Beschluss

enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Eine weitere wesentliche negative Auswirkung betrifft das latente Risiko von Unfällen oder terroristischen Anschlägen im Umfeld des Flughafens. Besonders betroffen sind hierbei der Terminalbetrieb, die Passagier- und Gepäckabfertigung sowie der Flugbetrieb. Obwohl solche Vorfälle selten auftreten, können sie im Einzelfall schwerwiegende Folgen haben. Fraport arbeitet kontinuierlich und eng mit lokalen sowie nationalen Sicherheitsbehörden zusammen. Gemeinsam werden fortlaufend Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, um Gefahren frühzeitig zu erkennen und die Risiken bestmöglich zu minimieren.

Angabepflicht S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Die Konzepte für das Management der wesentlichen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften sind darauf ausgelegt, die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen der jeweiligen Regionen zu berücksichtigen, in denen Fraport seine Flughäfen betreibt. Der jeweilige Schwerpunkt der Maßnahmen kann entsprechend den regionalen Gegebenheiten variieren. Fraport verfolgt beim Umgang mit betroffenen Gemeinschaften das Ziel, durch offenen Dialog und transparente Kommunikation Verständnis und Akzeptanz für den Flughafenbetrieb zu fördern. Dabei steht die Minimierung von Belastungen im Vordergrund. Um dies zu erreichen, setzt Fraport auf eine Vielzahl von Kommunikationsmitteln, darunter ein Nachbarschaftsportal im Internet, den Versand von Newslettern und Informationsbroschüren, sowie ein Bürgertelefon und eine zentrale E-Mail-Adresse für Anfragen. Fraport übernimmt zugleich gesellschaftliche Verantwortung und unterstützt die nachhaltige Entwicklung der Regionen, um eine Balance zwischen den Interessen des Unternehmens, den Anliegen der Anwohner und dem Umweltschutz zu fördern.

Wirtschaftsfaktor

Flughäfen selbst generieren hauptsächlich auf drei Arten wirtschaftlichen Nutzen: durch den Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen aus dem Sektor und seiner Lieferkette. Der Hauptnutzen entsteht aber für den Kunden, den Passagier oder Frachtversender. Die zwischen Städten, Ländern und Märkten geschaffenen Verbindungen sind ein wichtiger Infrastrukturwert. Die Produktivitätssteigerung erfolgt dabei über zwei Hauptkanäle: durch die Auswirkungen des verbesserten Zugangs zu ausländischen Märkten auf inländische Unternehmen und die zunehmende ausländische Konkurrenz auf dem Inlandsmarkt sowie durch den schnellen freien Verkehr von Investitionskapital, Gütern und Arbeitnehmern (zum Austausch von Wissen oder Managementfunktionen) zwischen den Ländern. Ein zusätzlicher wirtschaftlicher Beitrag und weitere Arbeitsplätze entstehen durch den vom Flugverkehr ermöglichten Tourismus. Das höhere Bruttoinlandsprodukt und die Beschäftigung wiederum stimulieren weitere Indikatoren wie eine bessere Gesundheitsinfrastruktur, Forschungsfinanzierung und allgemeine Lebensqualität. Ein unterstützender positiver Aspekt ist die Verbesserung der Infrastruktur rund um die Flughäfen. Der Bau und die Erweiterung von Flughäfen erfordern oft umfangreiche Investitionen in Straßen, Schienenverkehr und öffentliche Verkehrsmittel, was die Erreichbarkeit und Mobilität für die Bewohner der Region verbessert.

In der Konzern-Strategie Fraport.2030 sind das finanziell erfolgreiche, widerstandsfähige, stabile und profitable Wachstum sowie der Ausbau des internationalen Geschäfts in der Priorität „Wachstum und Nachhaltigkeit“ als Ziele formuliert.

In der Rhein-Main-Region und an vielen internationalen Standorten profitieren die flughafennahen Regionen darüber hinaus von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von den Konzern-Gesellschaften eigenverantwortlich umgesetzt werden. Dabei stehen insbesondere lokale Projekte, beispielsweise in den Bereichen Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus.

Für die Umsetzung der Konzern-Strategie Fraport.2030 ist der Vorstand verantwortlich. Regelmäßige Updates und Berichte stellen die Nachverfolgung und die gezielte Umsetzung der Maßnahmen sicher. Der Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ erhebt mindestens einmal jährlich sämtliche relevanten Kennzahlen, bewertet die Fortschritte und berichtet diese an den Vorstand.

Schallimmissionen auf Anwohner

Lärmbelästigung ist eine negative Auswirkung jedes Flughafens auf die Menschen in der direkten Umgebung. Das sichere und effiziente Management von Lärmimmissionen hat Fraport für den Standort Frankfurt im Rahmen des EMAS in einem Umweltmanagementsystem umgesetzt. Das EMAS ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das Unternehmen freiwillig umsetzen können. Die Fraport AG ist seit über 25 Jahren EMAS-validiert. Mit dem Managementsystem ist die Abteilung „Strategie und Nachhaltigkeit“ beauftragt, die dem Vorstand jährlich über die Entwicklung berichtet.

Die im Rahmen von EMAS erklärte Umweltpolitik enthält den Grundsatz, Strategien und Konzepte zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs zu entwickeln. Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Immissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen.

Am Flughafen Frankfurt wurde die Belastung durch Fluglärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau bewertet. Der Beschluss enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen. Zudem wurden Programme zum aktiven Schallschutz umgesetzt. Das Ziel ist, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten.

Ein konzernweites Konzept zum Umgang mit Schallimmissionen auf Anwohner ist derzeit nicht vorgesehen, da die gesetzlichen Anforderungen, die regulatorischen Rahmenbedingungen und die geografischen Lagen der Flughäfen im Konzern erheblich voneinander abweichen. Entsprechend variieren auch die Auswirkungen auf die Anwohner. Maßnahmen zur Steuerung und Minderung von Schallimmissionen werden daher dezentral durch die jeweiligen Flughafenstandorte verantwortet und richten sich nach den lokal geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie standortspezifischen Gegebenheiten. International unterscheiden sich sowohl die gesetzlichen Mess- und Berichtspflichten als auch die wahrgenommene Betroffenheit deutlich und sind in der Regel weniger stark ausgeprägt. An allen Konzern-Standorten gelten nationale und lokale Regelungen zum Lärmschutz.

Im Berichtsjahr wurden am Konzern-Flughafen in Korfu Überschreitungen der von der griechischen Zivilluftfahrtbehörde (HCAA) definierten Lärmobergrenzen festgestellt. Dies wurde im Rahmen einer behördlichen Prüfung festgestellt. Hauptursache hierfür ist die hohe Anzahl an Flugbewegungen, insbesondere während der verkehrsstarken Sommersaison. Als Ergebnis der behördlichen Prüfung wurde eine Lärmstudie beauftragt, die im Jahr 2026 im Zusammenarbeit zwischen der Zivilluftfahrtbehörde, des griechischen Flugsicherungsdienstleisters (H.A.S.P) und des Flughafens Korfu durchgeführt wird.

An den anderen Konzern-Standorten sind keine behördlichen Beschwerden im Zusammenhang mit Verstößen gegen nationale oder lokale Regelungen zum Lärmschutz eingegangen.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und Frachtverkehr gleichermaßen. Zur Abwehr terroristischer Anschläge an den Konzern-Flughäfen verfolgt Fraport ein umfassendes Sicherheitskonzept, das auf mehreren Säulen basiert und kontinuierlich an aktuelle Bedrohungslagen angepasst wird. Die Sicherheit an Flughäfen ist stark durch gesetzliche und behördliche Vorgaben geprägt. Grundlage bilden insbesondere nationale und internationale Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Zu den wichtigsten gesetzlichen Regelungen zählen das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in Deutschland, die Vorgaben der Europäischen Union, wie die EU-Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, sowie internationale Standards der International Civil Aviation Organization (ICAO).

Im Mittelpunkt steht die enge Zusammenarbeit mit staatlichen Sicherheitsbehörden wie der Bundespolizei, dem Zoll und den Nachrichtendiensten. Während die operative Gefahrenabwehr in der Verantwortung der Behörden liegt, unterstützt Fraport durch technische und organisatorische Maßnahmen. Dazu gehören der Einsatz moderner Videoüberwachungssysteme, biometrischer Zugangskontrollen sowie fortschrittlicher Sicherheitsscanner und Sprengstoffdetektoren. Die Sicherheitskontrollen für Passagiere, Gepäck und Mitarbeitende an den Flughäfen werden entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. Darüber hinaus werden regelmäßig Übungen und Notfalltrainings veranstaltet, um das Personal auf verschiedene Szenarien vorzubereiten und effektive Notfall- sowie Evakuierungspläne bereitzuhalten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Prävention und Awareness: Mitarbeitende werden geschult, verdächtige Aktivitäten zu erkennen und zu melden. Passagiere werden gezielt durch Durchsagen in den Terminals sensibilisiert.

Am Standort Frankfurt überprüft die Fraport AG in Zusammenarbeit mit den Sicherheitsdienstleistern, neben den behördlichen Qualitätskontrollen, kontinuierlich die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen zur Abwehr von äußeren Gefahren. Dies wird in Qualitätsreportings zusammengefasst und mit einem Maßnahmenplan nachverfolgt, falls Mängel beziehungsweise Abweichungen erkannt werden. Mit einem Wirkungsmonitoring wird zudem die Nachhaltigkeit und Sinnhaftigkeit der jeweiligen Maßnahmen überprüft. Für die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung des konzernweit etablierten Airport Security Managements sind die Konzern-Gesellschaften eigenständig verantwortlich.

Menschenrechtspolitik

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

Fraport bekennt sich zu internationalen Verhaltenskodizes. Das sind insbesondere die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact), die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die ILO-Kernarbeitsnormen über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Dies betrifft die Achtung der Menschenrechte von Gemeinschaften und insbesondere von indigenen Völkern. Diese Vorgaben wurden unter anderem im Fraport-Verhaltenskodex und im Lieferantenkodex niedergelegt. Alle Beschäftigten und Vertragspartner des Fraport-Konzerns sind dazu verpflichtet, diese einzuhalten.

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

Die zuvor beschriebenen Strategien im Umgang mit den Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften stehen im Einklang mit den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact), der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den ILO-Kernarbeitsnormen über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit.

Es sind für das Geschäftsjahr 2025 keine Fälle der Nichteinhaltung im Rahmen der eigenen Tätigkeiten oder in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bekannt.

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

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

Eine Messung der Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen Fraport und den betroffenen Gemeinschaften findet aktuell nicht statt. Für weitere Informationen über den Austausch mit Interessenträger siehe auch Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“.

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

Schallimmissionen auf Anwohner

Die Lärmbelastung ist eine wesentliche negative Auswirkung, von der die an den Konzern-Flughäfen angrenzenden Städte und Gemeinden betroffen sind. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz leiserer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Der Einsatz von modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch den sogenannten Noise Rating Index (NRI) belohnt. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes reduzieren den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch lärmmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in Frankfurt in beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt. Das verlängert die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde.

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

Das Hinweisgebersystem und das Kontaktformular auf der Fraport-Fluglärm-Seite sind öffentlich zugänglich und basieren auf klaren und bekannten Verfahren. Die gemeldeten Anliegen und Beschwerden im Zusammenhang mit Lärmbelastung werden von der zuständigen Fachabteilung geprüft. Bei Auffälligkeiten, beispielsweise hinsichtlich der Flugrouten oder Flughöhen, wird der Vorfall an das Büro der Fluglärmschutzbeauftragten beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) weitergeleitet. Dort erfolgt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) eine Überprüfung der Vorfälle. Wird ein regelwidriges Verhalten bestätigt, wird ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Fluggesellschaft oder den Piloten eingeleitet.

Auch an einigen internationalen Standorten werden Maßnahmen für aktiven Schallschutz getroffen. An den beiden Standorten in Bulgarien sind lärmdifferenzierte Start- und Landegebühen sowie Anreizprogramme für Flugzeuge mit Triebwerken der neuen Generation (zum Beispiel NEO) aktiv. Der Neubau von Hochhäusern in Gebieten, die durch startende oder landende Flugzeuge beeinträchtigt werden, wurde beschränkt. Am Flughafen Ljubljana werden zwischen 22:00 und 6:00 Uhr alle abfliegenden Flugzeuge auf eine Startbahn beschränkt. Eine Route über besiedeltes Gebiet wird nachts sowie am Wochenende und an Feiertagen gemieden.

An allen Beteiligungsflughäfen sind Dialogformate zum Austausch mit lokalen Gemeinschaften, Fluggesellschaften, Behörden und anderen Stakeholdern implementiert, in denen unter anderem Maßnahmen zur Lärminderung diskutiert werden. Darüber hinaus können betroffene Gemeinschaften über das von Fraport zur Verfügung gestellte Hinweisgebersystem oder im Spezialfall der Lärmbelastung über die Beschwerdeseiten der jeweiligen Konzern-Gesellschaften ihre Anliegen äußern.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

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

An den internationalen Konzern-Flughäfen gelten die Sicherheitsanforderungen des jeweiligen Landes sowie internationale Standards zum Security-Management. Es liegt in der Verantwortung der lokalen Konzern-Gesellschaften, diese Anforderungen zu implementieren und einzuhalten.

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

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

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

Wirtschaftsfaktor

Fraport bemüht sich ständig, neue Wachstumsimpulse zu setzen. Diese Maßnahmen sind allerdings nicht zur Erhöhung des Wirtschaftsfaktors gedacht, sondern dienen in erster Linie der Förderung und dem Ausbau des eigenen Geschäftsmodells. Zusätzlich leisten sie einen positiven Beitrag für die Wirtschaftskraft in den Regionen um die Konzern-Flughäfen. Da diese Maßnahmen nicht prioritär für die genannte Auswirkung ergriffen werden, werden sie hier nicht aufgeführt.

Darüber hinaus werden die an die Konzern-Flughäfen angrenzenden Regionen durch Spenden und Sponsoringaktivitäten unterstützt. Besonders gefördert werden dabei lokale Initiativen, etwa in den Bereichen Kinderförderung, Umwelt und Sport.

Schallimmissionen auf Anwohner

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

In Frankfurt arbeitet die Fraport AG in zwei Gremien mit Vertretern der vom Fluglärm betroffenen Region, Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen:

Die **Fluglärmkommission (FLK)** ist ein gesetzlich installiertes Gremium, das das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), die Deutsche Flugsicherung (DFS) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase berät. Fluglärmmessauswertungen und Ergebnisse von Simulationsrechnungen zur Fluglärmbelastung berichtet die Fraport AG regelmäßig an die Aufsichtsbehörde sowie die FLK und veröffentlicht diese Erkenntnisse auf der Homepage www.fraport.com.

Das **Forum Flughafen und Region (FFR)** ist der Hessischen Staatskanzlei zugeordnet. Kernaufgabe ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft über die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Rhein-Main-Region. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen zur Lärmreduzierung berät.

Das **Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“** zeigt aktuell gemessene Lärmwerte an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG und kennzeichnet erkannte Fluggeräusche der letzten drei Monate. Außerdem zeigt es die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt sowie deren Auswirkungen auf den Lärmpegel in Echtzeit an. Mit dem Online-Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „**FRA.Map**“ können Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen zu ihrem jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Schutzzonen des Lärmschutzbereichs.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

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

Fraport setzt konsequent die gesetzlichen Anforderungen um und arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Maßnahmen zur Bekämpfung von terroristischen Anschlägen. Die Maßnahmen setzen schon bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung der Beschäftigten am Flughafen an und fließen in die Umsetzung der Personen- und Warenkontrolle ein. Ergänzend dazu werden regelmäßige und umfassende Schulungen durchgeführt, in denen das Personal auf den neuesten Stand hinsichtlich Sicherheitsvorschriften, Verhaltensweisen im Ernstfall und Erkennung verdächtiger Aktivitäten gebracht wird. Zu den baulichen und technischen Maßnahmen zählen beispielsweise die Einrichtung moderner Zugangskontrollsysteme, Videoüberwachung, der Einsatz fortschrittlicher Sicherheitsscanner sowie die physische Sicherung wichtiger Infrastrukturbereiche durch Zäune, Sperren und Schleusen. Darüber hinaus werden für unterschiedliche Notfallszenarien detaillierte Ablaufpläne erstellt und kontinuierlich aktualisiert, um im Ernstfall schnell und koordiniert reagieren zu können. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Sicherheitskonzepts sind regelmäßige Audits und Überprüfungen. Dabei wird kontrolliert, ob alle gesetzlichen und internen Vorgaben eingehalten werden und ob die bestehenden Maßnahmen den aktuellen Anforderungen entsprechen.

Am Standort Frankfurt liegt die Verantwortung für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen und Passagierkontrollen bei der Fraport AG. Dies ermöglicht es, verstärkt die Steuerung und das Qualitätsmanagement voranzubringen und Prozesse dadurch flexibler und effizienter zu gestalten. In Abhängigkeit der Konzessionsbedingungen an den internationalen Flughäfen entwickelt Fraport in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten.

Maßnahmenmanagement und Verantwortlichkeiten im Umgang mit Risiken und Chancen für betroffene Gemeinschaften

Im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften wurden keine wesentlichen Risiken und Chancen identifiziert.

Die beschriebenen Maßnahmen und Initiativen zielen darauf ab, die wesentlichen positiven Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften zu steigern und die wesentlichen negativen Auswirkungen zu begrenzen oder vollständig zu beheben. Die implementierten Aktionen im Zusammenhang mit der Abwehr von Terroranschlägen an Flughäfen sind durch nationale und internationale Vorschriften reglementiert. Auch die Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung in Frankfurt unterliegen gesetzlichen Vorgaben. Eine systematische Bewertung der Effektivität der ergriffenen Maßnahmen wird derzeit nicht durchgeführt.

Fraport verfügt über besondere Expertise in der Planung, dem Bau, der Entwicklung und der Modernisierung von Flughäfen. Die dafür notwendigen Flächen werden im Rahmen von Konzessionen genutzt und nach Ablauf der Vertragsfrist zurück an den Konzessionsgeber übergeben. Deswegen trifft Fraport keine Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Erwerb, der Planung und der Bebauung von Land und dem Betrieb oder der Schließung von Flächen.

Fraports Geschäftsmodell hat keinen Bezug zu der Planung, dem Erwerb und der Nutzung von Flächen sowie der Finanzierung, Gewinnung oder Erzeugung von Rohstoffen. Deswegen werden keine Maßnahmen in diesem Zusammenhang entwickelt und umgesetzt. Maßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen hinsichtlich der Nutzung natürlicher Ressourcen und Umweltauswirkungen werden in den Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ und „Angaben zu ESRS E2 Umweltverschmutzung“ beschrieben.

Verantwortlich für die Überwachung der identifizierten wesentlichen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften sind der strategische Geschäftsbereich „Aviation“, die Zentralbereiche „Unternehmenskommunikation“ sowie „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ am Standort Frankfurt und die jeweiligen Konzern-Gesellschaften an den internationalen Standorten.

Für das Management der wesentlichen Auswirkungen und zur Implementierung der abgeleiteten Maßnahmen werden keine eigenständigen Budgets bereitgestellt. Die anfallenden Kosten werden im Rahmen der Wirtschaftsplanung, die einen Zeitraum von zehn Jahren umfasst, von den jeweils zuständigen Bereichen oder Konzern-Gesellschaften eingeplant und getragen.

Angabepflicht S3-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Wirtschaftsfaktor

Als Flughafenbetreiber trägt Fraport wesentlich zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen rund um die betriebenen Flughäfen bei. Konkrete regionale Entwicklungsziele werden von Fraport dabei nicht direkt definiert. Jedoch entfaltet das strategische Ziel „Wachstum und Nachhaltigkeit“, das im Rahmen der Unternehmensstrategie Fraport.2030 festgelegt ist, indirekt eine förderliche Wirkung auf den regionalen Wohlstand. Zur Messung des Wachstums verwendet Fraport die Kennzahl „Passagiere im Konzern“. Im Berichtsjahr 2025 nutzten rund 63,2 Millionen Passagiere den Flughafen Frankfurt. Für das Jahr 2026 erwartet der Vorstand ein Passagieraufkommen am Standort Frankfurt zwischen rund 65 und circa 66 Millionen. An den internationalen Fraport-Flughäfen wurden im Jahr 2025 insgesamt rund 144,8 Millionen Passagiere gezählt. Bis zum Jahr 2030 sollen konzernweit rund 187 Millionen Passagiere die vollkonsolidierten Fraport-Flughäfen nutzen. Die Zahl der Passagiere wird an den jeweiligen Standorten erfasst, systematisch aufgezeichnet, konsolidiert und monatlich in der Verkehrsstatistik veröffentlicht. Dieses Wachstumsziel wirkt sich wie oben beschrieben mittelbar auch positiv auf die Wirtschaftskraft der flughafennahen Regionen aus.

Schallimmissionen auf Anwohner

Am Standort Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss 2007 festgelegten Wert einer LOG-Lärmfläche unter einem prognostizierten Wert von 22.193 ha zu halten. Im Rahmen des jährlichen EMAS-Zertifizierungsprozesses wird die Einhaltung des Ziels geprüft. Die Ergebnisse werden auf dem Nachbarschaftsportal veröffentlicht. Für die internationalen Beteiligungen gibt es zurzeit keine ähnlichen Ziele.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Für das latente Risiko von Unfällen oder Terroranschlägen im Flughafenumfeld werden keine spezifischen quantitativen Ziele definiert, da es sich hierbei um seltene, nicht planbare Einzelereignisse handelt. Die Festlegung konkreter Zielwerte ist aus logischen und praktischen Gründen nicht sinnvoll, da das oberste Ziel stets die vollständige Vermeidung solcher Vorfälle ist. Statt messbarer Zielgrößen setzt Fraport daher auf fortlaufende Risikoeerkennung, Prävention und enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, um jederzeit ein höchstmögliches Schutzniveau zu gewährleisten.

Governance-Informationen

Angaben zu ESRS G1 Unternehmensführung

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Dies spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung der Unternehmenspolitik. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet die Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen. Diese Organe sorgen für eine klare strategische Ausrichtung, effizientes Management und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, was für den langfristigen Erfolg des Unternehmens von zentraler Bedeutung ist.

Der Vorstand der Fraport AG bestand im Berichtsjahr 2025 aus den folgenden fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang. Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus die „Geschäftsordnung Vorstand“, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigelegt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für bestimmte wesentliche Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmengleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, bei einer erneuten Abstimmung eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2025 trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung eine Strategieklausur war. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2025 alle in Präsenz statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung über spezialisierte Kenntnisse in verschiedenen Bereichen, die ihnen ermöglichen, fundierte Entscheidungen zu treffen und den langfristigen Erfolg sowie die Nachhaltigkeit des Unternehmens sicherzustellen. Um die erforderlichen Fähigkeiten und Fachkenntnisse – insbesondere im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen – kontinuierlich zu gewährleisten, führen die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Fraport AG jährlich eine Kompetenzbewertung durch. Dabei werden die nachhaltigkeitsbezogenen Fähigkeiten und Kenntnisse des Aufsichtsrats systematisch über eine regelmäßig aktualisierte Qualifikationsmatrix erfasst. Die Mitglieder kennzeichnen ihre Expertise in relevanten Bereichen und erläutern die Herkunft ihrer Kenntnisse, beispielsweise durch berufliche Erfahrung, akademische Ausbildung oder gezielte Schulungen. Die Bandbreite der Kompetenzen umfasst unter anderem nachhaltiges Finanzmanagement, Umwelttechnik, Energieversorgung, Governance- und soziale Themen. Diese Kompetenzen sind relevant für die Berücksichtigung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen, Risiken und Chancen des Unternehmens und ermöglichen eine angemessene Überwachung und Steuerung entsprechender Maßnahmen. Zusätzlich haben die Mitglieder Zugang zu spezialisierten Ressourcen, wie Berichten von Beratungsunternehmen und internen Fachabteilungen, um ihr Wissen kontinuierlich zu aktualisieren.

Die nachfolgende Qualifikationsmatrix bietet eine Übersicht über die verschiedenen Kompetenzbereiche der derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrats, einschließlich Nachhaltigkeit:

Qualifikationsmatrix: Anteilseignervertreter

	Michael Boddenberg	Dr. Bastian Bergerhoff	Kathrin Dahnke	Dr. Margarete Haase	
Mitglied seit	26.05.2020	24.05.2022	23.05.2023	01.01.2011	
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	weiblich	
Geburtsjahr	1959	1968	1960	1953	
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Österreichisch	
Ausbildungshintergrund	Meister im Fleischerhandwerk	Promovierter Diplom-Physiker	Diplom-Kauffrau	Promovierte Diplom-Kauffrau	
Beruf	Hessischer Staatsminister a.D. Mitglied des Hessischen Landtags	Stadtkämmerer und Dezernent für Finanzen, Beteiligungen und Personal der Stadt Frankfurt am Main	Selbstständige Unternehmensberaterin	Selbstständige Unternehmensberaterin	
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i.S.d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	X	X	X	
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)			X	X	
Personalführung/Personalmanagement	X	X		X	
Internationale Geschäftsaktivitäten/ Internationale Erfahrung			X	X	
Rechnungslegung	X		X	X	
Abschlussprüfung			X	X	
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement		X	X	X	
Recht und Compliance					
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung	X	X	X	X	
Strategieentwicklung und -umsetzung	X	X	X	X	
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit		X		X	

Qualifikationsmatrix: Arbeitnehmervertreter

	Devrim Arslan	Karina Becker-Lienemann	Ines Born	Hakan Bölükmeşe	
Mitglied seit	31.05.2013	23.05.2023	19.07.2022	29.05.2018	
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	
Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	männlich	
Geburtsjahr	1977	1970	1989	1976	
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch/Türkisch	
Ausbildungshintergrund	Kfz-Mechaniker	Kaufmännische Ausbildung; Ausbildung im medizinisch- dermatologischen Bereich	Verwaltungsfachwirtin und Kauffrau für Bürokommunikation	Chemielaborant, geprüfter Flugzeugabfertiger und Studium an der europäischen Akademie der Arbeit	
Beruf	Vorstandsvorsitzender Kreisverband Flughafen Frankfurt der komba Gewerkschaft	Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG und Vorsitzende des Konzern-Betriebsrates der Gebr. Heinemann SE & Co. KG	Gewerkschaftssekretärin (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA- Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer	
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)	X	X	X	X	
Personalführung/Personalmanagement	X	X	X	X	
Internationale Geschäftsaktivitäten/Internationale Erfahrung					
Rechnungslegung			X		
Abschlussprüfung					
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement					
Recht und Compliance			X		
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung			X		
Strategieentwicklung und -umsetzung					
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit					

	Mike Josef	Benedikt Kuhn	Dr. Michael Niggemann	Sonja Wärtnges	Marius Weiß	Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
	23.05.2023	27.05.2025	27.05.2025	16.10.2020	27.05.2025	11.05.2012
	Mai 2028	Mai 2030	Mai 2030	Mai 2028	Mai 2030	Mai 2028
	männlich	männlich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
	1983	1986	1974	1967	1975	1969
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Diplom-Politologe	M.A. Politikwissenschaften	Jurist	Diplom-Kauffrau	Jurist	Promovierte Diplom-Ingenieurin Maschinenbau
	Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main	Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei des Landes Hessen	Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa (Personal und Recht, Arbeitsdirektor)	Vorsitzende des Vorstands der BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG)	Mitglied des Hess. Landtags und selbstständiger Rechtsanwalt	Mitglied der Geschäftsführung der SMS group GmbH
	X	X		X	X	X
			X	X		X
	X	X	X	X	X	X
			X	X		X
			X	X		
			X	X		
		X	X	X		X
		X	X		X	X
		X	X	X		X
	X	X	X	X	X	X
				X		X

	Sidar Kaya	Karin Knappe	Felix Kreutel	Matthias Pöschko	Mathias Venema	Özgür Yalcinkaya
	23.05.2023	08.06.2022	23.05.2023	01.01.2021	01.07.2020	23.05.2023
	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich
	1989	1975	1974	1973	1972	1978
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik	Physiklaborantin, Dipl.-Ing. Umwelttechnik/Umweltmesstechnik und Master of Arts Personalentwicklung	Diplom-Ingenieur (Bauingenieurwesen); Master of Business Administration	Kfz-Mechatroniker/ Rettungssanitäter/Hauptbrandmeister Werkfeuerwehrmann	Magister Politikwissenschaft, Volkswirtschaftslehre sowie Mittlere und Neuere Geschichte	Ausbildung zum Metallbauer
	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	VP HRP-DI Diversity and Inclusion Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG	Feuerwehrmann Fraport AG	Gewerkschaftssekretär (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH
	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer
	X	X	X	X	X	X
	X	X	X		X	X
		X				
		X	X		X	
		X	X		X	
		X	X			

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

Das Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung ist ein systematischer Prozess, durch den sichergestellt werden soll, dass das Unternehmen fundierte und gut informierte Entscheidungen trifft. Dieser Prozess umfasst verschiedene Schritte und berücksichtigt eine Vielzahl von Kriterien, um alle relevanten Aspekte zu erfassen. Die wesentlichen IROs wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) identifiziert (siehe Angabepflicht IRO-1 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“). Im Bereich G1 Unternehmensführung sind dies: Cyberrisiken sowie Korruption und Bestechung. Identifiziert wurden diese IROs von einem Expertengremium bestehend aus Mitarbeitern unterschiedlicher Zentralbereiche und Abteilungen der Fraport AG: „Compliance and Integrity“, „Risikomanagement, Prozesse, Systeme“, „Strategie und Nachhaltigkeit“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“, „Aviation“, „Procurement, Claim and Mobility“, „Unternehmenskommunikation“, „Human Resources“, „Akquisitionen und Beteiligungen“ sowie „Finanzen und Investor Relations“. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt. Es gibt keine grundlegenden Unterschiede zwischen der Fraport AG und dem Konzern in Bezug auf die identifizierten wesentlichen IROs, und diese IROs gelten ihrer Natur nach für das gesamte Geschäftsmodell.

Angabepflicht G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Unternehmenskultur

Die Konzern-Strategie Fraport.2030 mit dem Leitspruch „Connecting the world with tomorrow“ beinhaltet konsequente Richtungsentscheidungen und zielt auf eine nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Geschäftswachstum ab. Darauf aufbauend verfolgt Fraport das Ziel, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das durch Zusammenhalt, Vielfalt und kontinuierliche Weiterentwicklung geprägt ist und sowohl bestehende als auch zukünftige Mitarbeitende anspricht. Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung definiert der Vorstand die Verhaltensregeln und Werte des Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten.

Neben operativer Exzellenz und einem klaren Kundenversprechen sind Compliance und Integrität wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur und bilden die Basis der Geschäftstätigkeit. Anspruch ist, dass Fraport im Einklang mit Gesetzen, internen Regeln und Wertvorstellungen handelt. Der im Fraport-Konzern geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte spiegelt die gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln.

Mechanismen zur Meldung und Untersuchung von Fehlverhalten

Fraport stellt verschiedene Kommunikationswege zur Verfügung, über die Hinweise auf Compliance-Verstöße gemeldet werden können. Die Kanäle stehen jedem offen – Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, Geschäftspartnern und auch Dritten. Das elektronische Hinweisgebersystem (BKMS®) ist weltweit rund um die Uhr erreichbar. Interne und externe Stakeholder können Hinweise auf Korruption und sonstiges strafbares beziehungsweise unternehmensschädigendes Verhalten außerdem an die externe Ombudsperson melden. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich bei Konfliktsituationen am Arbeitsplatz an die interne Vertrauensperson wenden. Die Hinweisgebermeldewege sind auf der Unternehmenswebsite und den internen Kommunikationskanälen veröffentlicht und werden den Beschäftigten in den Compliance-Schulungen näher erläutert. Bei einer im Jahr 2024 bei der Fraport AG durchgeführten Online-Befragung gaben 77 % der Teilnehmenden an, dass sie das elektronische Hinweisgebersystem kennen.

Die eingegangenen Hinweise werden in einem geordneten und ergebnisoffenen Verfahren untersucht durch persönlich geeignete und qualifizierte Personen, die unabhängig und zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Ziel der Untersuchung ist die neutrale, kompetente und objektive Klärung des Sachverhalts, welcher Gegenstand des Hinweises ist. Jede Untersuchung schließt mit einem vertraulichen Abschlussbericht ab, wobei festgestellte Schwächen gemeldet und Präventionsmaßnahmen definiert werden. Dadurch wird nicht nur der einzelne Vorfall aufgeklärt, sondern auch strukturelle Ursachen wirksam beseitigt. Der Berichtsverteiler richtet sich nach Art und Schwere der festgestellten Verstöße und wird für jeden Fall individuell festgelegt.

Hinweisgeber, die im guten Glauben Hinweise abgeben, um Missstände aufzudecken, genießen einen besonderen Schutz bei Fraport. Sie werden durch höchste Vertraulichkeit und, sofern rechtlich möglich, durch Sicherstellung ihrer Anonymität geschützt. Fraport schützt Hinweisgeber, die einen hinreichenden Grund zur Annahme haben, dass ihre Angaben der Wahrheit entsprechen, vor Repressalien.

Schulungen zur Geschäftspolitik

Die Fraport AG führt regelmäßige Schulungen zur Geschäftspolitik durch, die zielgruppengerecht gestaltet sind und Themen wie Compliance und Korruptionsprävention umfassen. Beschäftigte werden über interne Kommunikationskanäle wie E-Learning-Kurse und das Intranet informiert. Die Schulungen sind verpflichtend und fördern ein tiefes Verständnis für die Werte und Richtlinien des Unternehmens.

Funktionen mit dem höchsten Korruptions- und Bestechungsrisiko

Die Compliance-Risikoanalyse (CRA) im Fraport-Konzern identifiziert regelmäßig Organisationseinheiten, deren Tätigkeit aufgrund von Entscheidungsspielräumen, externen Kontakten oder Transaktionsvolumina ein erhöhtes Korruptions- und Bestechungsrisiko aufweist. Die CRA kombiniert Bottom-up-Einschätzungen auf Bereichsebene mit Top-down-Analysen von Geschäftsfeldern sowie Erkenntnissen aus Case-Management und Compliance-Helpdesk.

Als Funktionen mit dem höchsten Korruptions- und Bestechungsrisiko wurden identifiziert:

- Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen sowie die anfordernden Fachbereiche: Vergabeentscheidungen und Preisverhandlungen erhöhen die Anreize für unzulässige Einflussnahmen.
- Vermarktung und Vertrieb von Leistungen: Direkter Kunden- und Geschäftspartnerkontakt macht diese Funktionen anfällig für Bestechungsversuche.
- Management des internationalen Beteiligungsportfolios: Akquisitionen, Beteiligungskäufe und -verkäufe sowie Transaktionssteuerung in hochregulierten Märkten stellen ein wesentliches Risikofeld dar.

Angabepflicht G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Compliance-Management-System und Verfahren

Fraport betreibt ein konzernweites Compliance-Management-System (CMS), das Regeln und konkrete Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung umfasst. Der Aufbau des CMS orientiert sich an den Empfehlungen des IDW PS 980.

Das CMS verfolgt das Ziel, die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften, internen Richtlinien sowie ethischen Grundsätze sicherzustellen. Risiken von Regelverstößen sollen frühzeitig erkannt und minimiert werden, um integriertes Handeln im gesamten Konzern zu gewährleisten. Ein wesentliches Ziel des CMS ist es, jede Form von Korruption und Bestechung konsequent zu verhindern. Durch klare Regeln, regelmäßige Schulungen und wirksame Kontrollmechanismen sollen sowohl aktive als auch passive Korruptionshandlungen ausgeschlossen werden. Das CMS leistet dabei nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Rechtstreue, sondern auch zum Schutz der Reputation und des Vermögens der Fraport AG. Durch die konsequente Umsetzung und fortlaufende Weiterentwicklung des CMS wird das Haftungsrisiko für das Unternehmen, dessen Leitungs- und Überwachungsorgane und jeden einzelnen Beschäftigten reduziert.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Förderung einer integren Unternehmenskultur sowie zur Vermeidung von Korruption und Bestechung wird nicht regelmäßig überprüft. Es wird aber die Umsetzung der Compliance-Maßnahmen durch regelmäßige Self-Assessments abgefragt. Kennzahlen werden nicht zur Überprüfung herangezogen. In unregelmäßigen Abständen wird eine Online-Befragung durchgeführt, die Aufschluss über den Bekanntheitsgrad der Compliance-Vorgaben im Unternehmen gibt. Die Online-Befragung wurde zuletzt 2024 in der Fraport AG durchgeführt.

Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Compliance-Ziele werden im Rahmen der Jahresplanung festgelegt und die Umsetzung wird am Jahresende nachgehalten. Für den Zeitraum 2025–2028 wurden spezifische und messbare Zielvorgaben für Compliance-Schulungen definiert. Diese Zielvorgaben beziehen sich insbesondere auf Schulungen zur Korruptionsprävention und zum Kartellrecht und sind zudem mit der Vorstandsvergütung verknüpft. Eine hundertprozentige Zielerreichung ist erfüllt, wenn 90 % der relevanten Beschäftigten und Organe der Fraport AG geschult wurden. Nähere Informationen hierzu finden sich in Angabepflicht GOV-3 im Kapitel „Angaben zu ERS 2“. Im Fraport-Konzern hingegen wurden bislang keine entsprechenden Schulungsziele festgelegt.

Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für Compliance. Er hat Überwachungs- und Kontrollpflichten und nimmt eine Schlüsselposition innerhalb des Compliance-Management-Systems ein. Innerhalb des Vorstandes ist die Ressortverantwortung für das CMS der Vorständin Retail & Real Estate zugewiesen. Der Leiter Rechtsangelegenheiten und Compliance ist als

Chief Compliance Officer zuständig für die Entwicklung, den Aufbau, die Organisation und den Betrieb des CMS. Er berichtet an die für Compliance zuständige Vorständin, der er in dieser Eigenschaft auch disziplinarisch unterstellt ist.

Beim CMS im Fraport-Konzern ist zwischen zentraler und lokaler Ebene zu unterscheiden. Die zentrale CMS-Organisation in der Fraport AG ist verantwortlich für die Festlegung von Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der lokalen Compliance-Management-Systeme und die Überwachung der Umsetzung dieser Vorgaben. Die Geschäftsführungen der Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für das lokale CMS und die Umsetzung der vorgegebenen Mindestanforderungen.

Basis des CMS, sowohl in der Fraport AG als auch in den Beteiligungsgesellschaften, ist die regelmäßig durchgeführte, systematische Identifikation der Compliance-Risiken, die die Grundlage bildet für die Entwicklung und Priorisierung zielgerichteter Programme zur Reduktion dieser Risiken auf ein akzeptables Maß.

Zu den zentralen Compliance-Regeln gehört der konzernweit gültige Verhaltenskodex für Beschäftigte, der die Verantwortung des Unternehmens sowie der Mitarbeitenden verdeutlicht und klare Handlungsmaximen vorgibt. Die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern sind in dem konzernweit gültigen Lieferantenkodex festgelegt. Dieses Dokument unterstützt die laufende Umsetzung unserer Verpflichtung zur Einhaltung internationaler Standards, insbesondere der zehn Grundsätze des UN Global Compact sowie des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in der Lieferkette.

Darüber hinaus gelten spezifische Regeln in der Fraport AG und konzernweite Mindeststandards für:

- den Umgang mit Geschenken und Einladungen
- den Umgang mit Interessenkonflikten
- interne Untersuchungen
- Geschäftspartnerprüfungen

Unabhängigkeit der Ermittlungsstellen

Die internen Meldestellen der Fraport AG und ihrer Tochtergesellschaften sind mit der Untersuchung von Vorwürfen und Vorfällen betraut. Die für diese Tätigkeit erforderliche Unabhängigkeit ist vertraglich zugesichert, um eine objektive Bearbeitung zu gewährleisten.

Berichtsprozess an Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die Compliance-Abteilung der Fraport AG informiert den Gesamtvorstand halbjährlich über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Wesentliche Compliance-Verstöße werden dem Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden gemeldet. Der Aufsichtsrat wird jährlich über durchgeführte Maßnahmen sowie den Stand laufender Maßnahmen zur Sicherstellung von Compliance informiert und erhält einen Ausblick zu aktuellen Compliance-Themen.

Kommunikation der Richtlinien

Interne Stakeholder werden durch verschiedene E-Learning-Kurse über die Strategien zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung informiert. Die Beschäftigten können die für sie gültigen Compliance-Regeln jederzeit in den internen Medien einsehen. Externe Stakeholder erhalten Informationen über die Fraport-Website und die nichtfinanzielle Berichterstattung. Konzernweite Mindeststandards gewährleisten eine zielgruppengerechte Vermittlung von Compliance-Wissen.

Schulungsprogramme

Inhalte, Formate und Abläufe für Compliance-Schulungen in der Fraport AG und Mindestvorgaben für die Beteiligungen im Fraport-Konzern sind in einem Schulungskonzept festgelegt. Zielsetzung ist die angemessene Vermittlung von Compliance-Wissen basierend auf dem Informationsbedarf der jeweiligen Zielgruppe.

Die Fraport AG bietet vier verschiedene E-Learning-Kurse an, die alle drei Jahre zu wiederholen sind:

- "Compliance-Basiswissen" für Beschäftigte und Führungskräfte

In diesem Kurs werden die Compliance-Ziele erläutert und der Verhaltenskodex sowie die Regeln zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und Interessenkonflikten vorgestellt. Die Teilnehmer erfahren außerdem, an wen sie sich bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße oder bei Fragen wenden können.

- "Korruptionsprävention" für besonders risikobehaftete Funktionen

Dieser Kurs gibt einen Überblick über die relevanten Straftatbestände, Einfallstore und typische Muster von Korruption und erläutert die internen Regeln detailliert.

- „Compliance-Basiswissen“ für Führungskräfte

Dieser Kurs verdeutlicht die Verantwortung und erläutert die Aufgaben von Führungskräften zur Korruptionsprävention.

- „Kartell- und Wettbewerbsrecht“

Die Beschäftigten erhalten einen Überblick über die wesentlichen Tatbestände des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und die unternehmensinternen Regelungen hierzu.

Zusätzlich werden bedarfsorientiert Präsenzs Schulungen angeboten, wie beispielsweise Workshops nach Compliance-Verstößen.

Abdeckung risikobehafteter Funktionen

Im Fraport-Konzern wurden 48 % der risikobehafteten Funktionen durch Schulungen zu den Themen Compliance, Korruption und Bestechung abgedeckt.

Schulungen für Leitungs- und Aufsichtsorgane

Der Aufsichtsrat der Fraport AG wurde im Rahmen der Strategietagung zu Korruption und den strafrechtlichen Konsequenzen sowie zu Kartellrecht geschult. 34 % der Mitglieder von Leitungs- und Aufsichtsorganen der Beteiligungsgesellschaften erhielten Schulungen zu Compliance, Korruption, Bestechung sowie zum Umgang mit Geschenken und Einladungen.

Angabepflicht G1-4 – Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Berichtszeitraum gab es keine Verurteilungen und damit auch keine Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften.

Fraport verfolgt eine Null-Toleranz-Politik gegenüber Verstößen gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften. Die entsprechenden Grundsätze sind verbindlich in den konzernweiten Verhaltenskodizes verankert. Wird ein Verstoß festgestellt, leitet Fraport unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls angemessene Maßnahmen ein. Diese können umfassen: arbeitsrechtliche Sanktionen, Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen, Erstattung von Strafanzeigen und Strafanträgen sowie Anpassungen und Verbesserungen der relevanten Regeln, Verfahren und Kontrollen.

Die Erhebung und die Dokumentation der betreffenden Kennzahlen erfolgen durch die Compliance-Abteilung. Eine externe Prüfung oder Bestätigung dieser Angaben wurde im Berichtszeitraum nicht durchgeführt.

Angabepflicht G1.MDR – Konzepte, Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit Geschäftspraktiken

Konzepte zur Steuerung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Geschäftspraktiken und Unternehmenskultur

Die Fraport AG steuert alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Themenfeld Business Conduct & Corporate Culture über ein konzernweit gültiges, mehrstufiges Policy-System. Kernbestandteile sind das Compliance-Management-System (CMS), der Verhaltenskodex für Beschäftigte, der Lieferantenkodex, die Datenschutz- sowie die Informationssicherheits- und Beschaffungsrichtlinie. Diese Richtlinien verfolgen das Ziel, Integrität, Datensicherheit, faire Beschaffung und eine wertebasierte Unternehmenskultur zu sichern und negative Auswirkungen wie Korruption, Datenschutzverstöße oder Informationssicherheitsvorfälle zu verhindern.

Compliance-Management-System (CMS)

Das CMS definiert Grundsätze, Prozesse und Kontrollen zur Verhinderung von Korruption, Vermeidung und Aufdeckung von Betrug und Sicherstellung der Einhaltung von Kartell- und Wettbewerbsrecht. Es gilt konzernweit für alle Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften und wird durch rollierende Compliance-Risikoanalysen, Control-Self-Assessments und unabhängige Revisionen überwacht. Der Chief Compliance Officer (CCO) ist verantwortlich für die Umsetzung und berichtet direkt an das zuständige Vorstandsmitglied. Die Compliance-Richtlinie verweist auf externe Standards wie IDW PS 980 und COSO II und ist in Deutsch und Englisch im Intranet verfügbar.

Verhaltenskodex und Lieferantenkodex

Der „Verhaltenskodex für Beschäftigte“ konkretisiert Werte wie Zuverlässigkeit, Transparenz und Fairness und adressiert unter anderem Anti-Korruption, fairen Wettbewerb, Datenschutz, Geldwäscheprävention und Schutz von Unternehmenswerten. Er gilt für alle Mitarbeitenden weltweit und wird durch verpflichtende E-Learning-Module alle drei Jahre aufgefrischt. Der Lieferantenkodex überträgt diese Anforderungen auf die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern und basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact.

Maßnahmen und Ressourcen zur Steuerung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Fraport AG setzt ein Compliance-Management-System (CMS) zur Bekämpfung von Korruption, Bestechung und Compliance-Verstößen ein. Die Kernmaßnahmen umfassen:

- **Rollierende Compliance-Risikoanalyse (CRA):** Regelmäßige Aktualisierung der Risikolandschaft mit Schwerpunkt Korruption/Bestechung; Ableitung von Präventions- und Kontrollmaßnahmen.
- **Spezifische Compliance-Programme:** Entwicklung neuer Maßnahmen für Hochrisikogesellschaften und Anpassung bestehender Prozesse bis 2026.
- **Geschäftspartner-Due-Diligence & Sanktionslisten-Screening:** Risikoorientierte Prüfung der involvierten Partner bei Akquisitionen, Auslandsprojekten und Lieferantenbeziehungen.
- **Whistleblowing-Mechanismen:** Zertifiziertes BKMS®-System, externe Ombudsperson und interne Vertrauensperson für anonyme Meldungen.
- **Schulungs- und Sensibilisierungsprogramm:** Zielgruppengerechte E-Learning-Kurse und Präsenzformate
- **Fallmanagement & Abhilfemaßnahmen:** Standardisierte Untersuchung von Hinweisen und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen
- **Compliance-Überwachung und Verbesserung:** Weiterentwicklung der CMS-Richtlinie, regelmäßige dezentrale Assessments und Audits.

Umfang und Zeitrahmen der Maßnahmen

Alle Aktionen gelten konzernweit und decken sowohl eigene Aktivitäten als auch die vorgelagerte Wertschöpfungskette ab. Die Programme laufen permanent.

Eingesetzte Ressourcen

Die Umsetzung der Compliance Maßnahmen wird durch den Chief Compliance Officer, die Abteilung Compliance & Integrity sowie die Compliance Officer der Tochtergesellschaften getragen. Interne Revision, Risikomanagement und das Interne Kontrollsystem unterstützen bei Kontroll- und Prüfaufgaben.

Angaben zu fehlenden Konzepten und Maßnahmen

Im Berichtsjahr 2025 verfügte die Fraport für nahezu alle wesentlichen Themenfelder des Business Conduct über konzernweit gültige Richtlinien. Eine separate Konzernrichtlinie speziell zur Vorbeugung von Korruption und Bestechung wurde bislang nicht verabschiedet. Die konzernweiten Mindestvorgaben für das Compliance-Management-System (CMS), insbesondere zur Vorbeugung von Korruption und Bestechung, sind jedoch in der Konzern-CMS-Richtlinie festgelegt. Die entsprechenden Grundsätze sind im „Verhaltenskodex für Beschäftigte“ unter dem Kapitel „Korruptionsprävention“ verankert. Die Fraport AG bewertet die bestehenden Regelungen im Kodex als ausreichend, um rechtswidriges Verhalten zu verhindern und eine integre Unternehmenskultur zu fördern. Ein konkreter Zeitplan für die Einführung einer eigenständigen Anti-Korruptions-Richtlinie liegt aktuell nicht vor.

Im Berichtszeitraum 2025 hat Fraport keine zusätzlichen Maßnahmen eingeführt, um die bestehenden Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung über das implementierte Compliance-Management-System hinaus auszubauen. Nach aktueller Risikoeinschätzung ist eine Ausweitung der bestehenden Maßnahmen nicht erforderlich.

Cyberrisiken

Im Rahmen der DMA wurden Cyberrisiken als wesentliches IRO identifiziert.

Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme unterstützt. Aufgrund ständig neuer technologischer Entwicklungen und der weltweit gestiegenen Gefahr von Cyberattacken besteht grundsätzlich ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Ziel ist es daher, sämtliche IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung zu schützen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden diverse Maßnahmen ergriffen, welche einer ständigen Überwachung in Bezug auf deren Wirksamkeit unterliegen. Diese Punkte werden unten näher erläutert.

Der Geltungsbereich der IT-Strategie ist der Fraport-Konzern. Diese hat keine übergreifende Wirkung auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der IT-Strategie verantwortlich ist, ist der Bereich Informations- und Kommunikationsdienstleistung der Fraport AG. Die Gesamtverantwortung liegt beim Vorstand.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind bereits implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt, sodass eine möglichst große Risikomitigation erreicht werden kann.

Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement schützt Fraport IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Dieses ist grundsätzlich redundant ausgelegt und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden. Die Fraport AG hat eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung im Bereich der Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zusätzlich wurde weiteres Personal in diesem Bereich eingestellt. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreviews des Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) und wird im Rahmen von ISMS-Audits, wie KRITIS und der EU-Verordnung Luftsicherheit, von externen Auditoren geprüft.

Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits sowie in KRITIS-Prüfungen nach dem IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen (KRITIS) festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) ausgebaut.

Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen KRITIS-Anforderungen. Ziel ist es, regulatorische Vorgaben einzuhalten und einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

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

Das Sicherheitsmanagementsystem bei Fraport enthält zahlreiche Leistungskennzahlen, anhand derer die Effektivität der umgesetzten Maßnahmen geprüft und die Erreichung interner Ziele nachvollzogen wird. Die Kennzahlen und die damit verbundenen Ziele dürfen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden. Maßnahmen zur Sicherstellung der IT-Sicherheit werden fortlaufend ergriffen und umgesetzt. Dazu zählen technische und organisatorische Schutzmaßnahmen wie Netzwerksegmentierung, Zugriffskontrollen, regelmäßige Aktualisierung von Sicherheitsstandards sowie Sensibilisierungs- und Schulungsprogramme für Mitarbeitende. Zudem werden Systeme zur Angriffserkennung und Notfallmanagement eingesetzt, um auf neue Bedrohungen angemessen reagieren zu können. Wirksame Maßnahmen gewährleisten die Funktionsweise der durch IT-Systeme unterstützten Geschäfts- und Betriebsabläufe und wirken positiv auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. Die bedeutsamsten zur Steuerung der Fraport AG herangezogenen finanziellen Leistungsindikatoren sowie weitere bedeutsame finanzielle und strategische nichtfinanzielle Kennzahlen sind im Abschnitt „Steuerungssystem“ beschrieben. Die Entwicklung der strategischen nichtfinanziellen Kennzahlen ist in den Abschnitten „Steuerungssystem“, „Beschäftigte“, Nichtfinanzielle Kennzahlen“ sowie „Konzern-Nachhaltigkeitserklärung“ abgebildet.

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem Jahresabschluss der Fraport AG, der nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt wurde. Daraus ergeben sich – im Vergleich zum Konzern-Abschluss nach IFRS – Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Wesentlichen das Anlagevermögen und die Rückstellungen betreffen. Im Zusammenhang mit dem Betrieb eines eigenen Energieversorgungsnetzes besteht für die Fraport AG die Verpflichtung gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen werden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2025 angewendet.

Wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG

Ertragslage

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

Die **Umsatzerlöse** der Fraport AG stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 189,4 Mio € und erreichten insgesamt 2.739,8 Mio €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus verkehrsmengen- und preisbedingt höheren Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (+82,6 Mio €), gestiegenen Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+35,9 Mio €) sowie erhöhten Einnahmen aus Luftsicherheitsgebühren (+29,4 Mio €). Die Umsatzerlöse aus Bodenverkehrsdiensten hingegen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 26,9 Mio €, da diese Dienstleistungen im Geschäftsjahr 2025 teilweise auf die Fraport Ground Services GmbH übergegangen sind.

Wie in den Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) durch einen Kunden am Standort Frankfurt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 191,1 Mio € und lagen damit deutlich um 110,8 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf Erträge aus der Veräußerung der gesamten Geschäftsanteile an der Beteiligung Delhi International Airport Limited in Höhe von 77,1 Mio € zurückzuführen sowie aus einer einmaligen Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung in Höhe von 56,4 Mio €. Im Vorjahr resultierten diese Erträge im Wesentlichen mit 45,0 Mio € aus der Beendigung des Engagements am Flughafen Pulkovo.

Die **Gesamtleistung** stieg um 311,8 Mio € auf 2.987,3 Mio € (+11,7 %).

Der **Personalaufwand** stieg im Geschäftsjahr 2025 um 74,1 Mio € auf insgesamt 713,7 Mio €. Diese Erhöhung ist hauptsächlich auf den Tarifabschluss des laufenden Geschäftsjahres sowie einer im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterzahl zurückzuführen.

Der **Sachaufwand**, der sowohl Material- als auch sonstige betriebliche Aufwendungen umfasst, erhöhte sich um 60,9 Mio € auf 1.355,0 Mio €. Der Anstieg ist insbesondere auf verkehrs- und preisbedingt gestiegene Aufwendungen für bezogene Fremdleistungen in Höhe von 41,9 Mio € zurückzuführen.

Das **EBITDA** der Fraport AG stieg im Geschäftsjahr um 176,8 Mio € auf 918,6 Mio €. Die Abschreibungen verringerten sich im Geschäftsjahr leicht um 13,3 Mio €, im Wesentlichen bedingt durch Abschreibungsminderungen im Zuge der regelmäßigen Überprüfung von Nutzungsdauern (-20,2 Mio €). Dies führte zu einem **EBIT** von 574,0 Mio €, verglichen mit 383,9 Mio € im Vorjahr.

Das **Finanzergebnis** betrug 124,3 Mio € und lag damit um 48,6 Mio € über dem Vorjahreswert von 75,7 Mio €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf im Vergleich zum Vorjahr höhere Beteiligungserträge um 41,7 Mio € zurückzuführen. Das EBT erreichte 698,3 Mio €, gegenüber 459,6 Mio € im Vorjahr.

Die **Steuern von Einkommen und Ertrag** beliefen sich auf 177,3 Mio € (Vorjahr: 116,1 Mio €), was zu einem **Jahresüberschuss** von 521,0 Mio € führte, verglichen mit 343,5 Mio € im Vorjahr.

Nach der Einstellung von 260,5 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen verbleibt ein **Bilanzgewinn** von 260,5 Mio €. Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung 2026 vor, aus dem Bilanzgewinn einen Betrag von 92,5 Mio € auszuschütten, dies sind 1,00 € je Aktie, und den verbleibenden Betrag des Bilanzgewinns in Höhe von 168,0 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Aktiva

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Anlagevermögen	12.585,2	12.043,1
Umlaufvermögen	2.319,9	2.301,1
Rechnungsabgrenzungsposten	50,8	54,3
Aktive latente Steuern	143,9	215,1
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	11,1	17,6
Gesamt	15.110,9	14.631,2

Passiva

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Eigenkapital	4.075,3	3.548,6
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	14,2	13,8
Rückstellungen	558,7	442,9
Verbindlichkeiten	10.390,2	10.565,5
Rechnungsabgrenzungsposten	37,1	33,6
Passive latente Steuern	35,4	26,8
Gesamt	15.110,9	14.631,2

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2025 bei 15.110,9 Mio € und damit um 479,7 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+3,3 %).

Das **Anlagevermögen** stieg um 542,1 Mio € auf 12.585,2 Mio €. Dieser Anstieg ist wie im Vorjahr hauptsächlich auf die Zunahme der Sachanlagen um 601,0 Mio € zurückzuführen, insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen für das Projekt Ausbau Süd sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur am Standort Frankfurt. Die Finanzanlagen reduzierten sich insbesondere aufgrund von Zugängen bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 324,6 Mio € und Abgängen bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 373,9 Mio € insgesamt um 57,9 Mio €.

Das **Umlaufvermögen** lag bei 2.319,9 Mio € und damit um 18,8 Mio € leicht höher als im Vorjahr. Dies ist hauptsächlich auf die Zunahme des Kassenbestands und der Guthaben bei Kreditinstituten um 197,2 Mio € und die Reduzierung des Bestands an kurzfristigen Wertpapieren um 140,7 Mio € zurückzuführen.

Das **Eigenkapital** zum 31. Dezember 2025 belief sich auf 4.075,3 Mio € und stieg insbesondere aufgrund des Jahresüberschusses des laufenden Geschäftsjahres um 526,7 Mio €.

Die **Verbindlichkeiten** reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 175,3 Mio € auf 10.390,2 Mio €, hauptsächlich aufgrund des Rückgangs der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 205,4 Mio € auf insgesamt 7.670,5 Mio €. Neben der planmäßigen Tilgung kurz-, mittel- und langfristiger Darlehen sowie verminderter Tages- und Termingelder in Höhe von 1.057,6 Mio € wurden weitere langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.007,5 Mio € aufgenommen.

Die **Liquidität** zum 31. Dezember 2025 lag mit 3.037,8 Mio € leicht über dem Vorjahreswert von 2.998,9 Mio €.

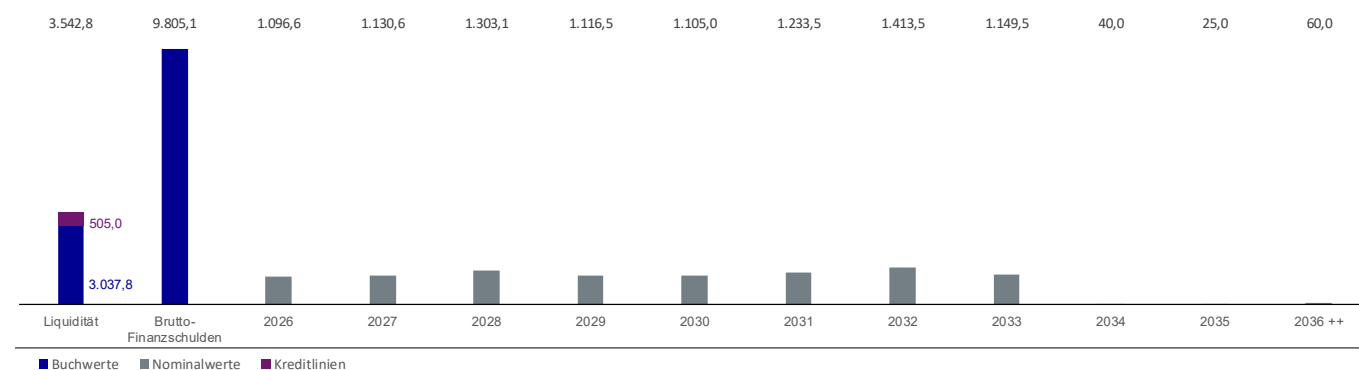
Positiv auf die Liquidität wirkte sich ein Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow) in Höhe von 928,8 Mio € aus, der hauptsächlich auf die verkehrsmengenbedingte Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses zurückzuführen ist. Zudem wurde der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit mit 516,3 Mio € insbesondere durch geringere Auszahlungen für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen beeinflusst. Demgegenüber stand ein Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 356,1 Mio €, der überwiegend auf Rückzahlungen von kurz- und mittelfristigen Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen ist.

Die **Brutto-Finanzschulden** reduzierten sich im Berichtsjahr auf 9.805,1 Mio € (im Vorjahr: 10.010,5 Mio €). Daraus resultierte ein Rückgang der **Netto-Finanzschulden** um 244,4 Mio € auf 6.767,3 Mio € (im Vorjahr: 7.011,7 Mio €).

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2025 folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2025

in Mio €



Zum Bilanzstichtag 2025 zeigte sich ein Finanzierungsmix, bestehend aus 53,9 % bilateralen Krediten, 24,4 % Schuldscheindarlehen sowie 21,7 % Anleihen. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG erhöhte sich auf 8,3 %, der fixe Anteil lag bei 91,7 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2025	Prognose im Lagebericht 2024 [Unterjährige Anpassungen 2025]	2024	Veränderung	Veränderung in %
Jahresüberschuss AG	521,0	Anstieg auf bis zu 400 Mio €	343,5	+177,5	+51,7
Liquidität AG	3.037,8	Auf dem Niveau von 2024	2.998,9	+38,9	+1,3

Der Jahresüberschuss der Fraport AG erreichte einen Wert von 521,0 Mio € und fiel damit besser aus als im Lagebericht 2024 prognostiziert. Grund dafür war unter anderem die positive Verkehrsentwicklung sowie eine Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung in Höhe eines positiven Netto-Effekts von rund 50 Mio €. Die Liquidität der Fraport AG entwickelte sich im Rahmen der für das Geschäftsjahr 2025 gegebenen Prognose.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

Abhängig von der Dauer und dem Ausmaß des Konflikts könnte sich dieser negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Aufgrund der derzeitigen Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der Dauer der militärischen Eskalation und möglicher kompensatorischer Effekte wurde die Prognose des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisentwicklung für 2026 nicht angepasst.

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

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

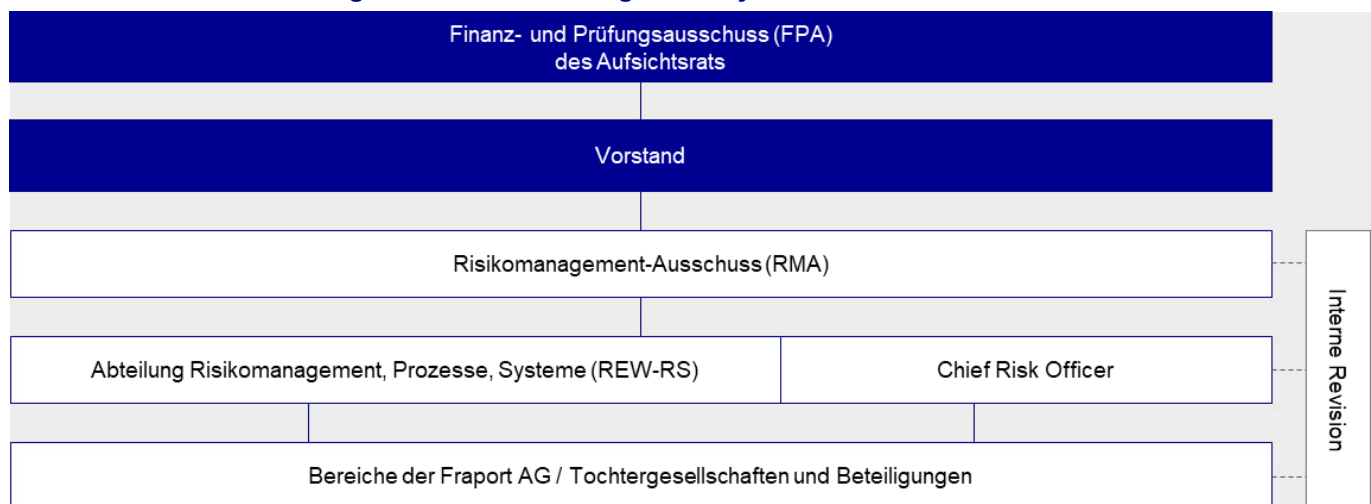
Risiko- und Chancenbericht

Risikostrategie und -ziele

Fraport verfolgt das Ziel, durch einheitliche und umfassende Prozesse sicherzustellen, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden. Dazu sind alle Mitarbeiter des Fraport-Konzerns aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans wird darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinanderstehen. Grundsätzlich strebt Fraport ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an, wobei es das Ziel ist, durch die Analyse und Nutzung neuer Marktpotenziale und -chancen den Mehrwert für die Stakeholder von Fraport zu steigern.

Organisation des Risikomanagements

Struktur und Verantwortung für das Risikomanagement System



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

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement Systems und gibt im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich die Risikoberichterstattung an den Vorstand frei. Der Chief Risk Officer ist Sprecher des RMA und berichtet direkt an den Vorstand. Die Abteilung Risikomanagement, Prozesse, Systeme (REW-RS) ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie für die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Richtlinien des Risikomanagement Systems und des IKS im Fraport-Konzern verantwortlich. Zudem verantwortet die Abteilung Risikomanagement, Prozesse, Systeme die Durchführung der Risikoanalyse gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und Konzern-Gesellschaften; dies beinhaltet, dass wesentliche Risiken anhand von geeigneten Maßnahmen gesteuert und mitigiert beziehungsweise auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.

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

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Deloitte) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG, die an ein solches System gestellt werden.

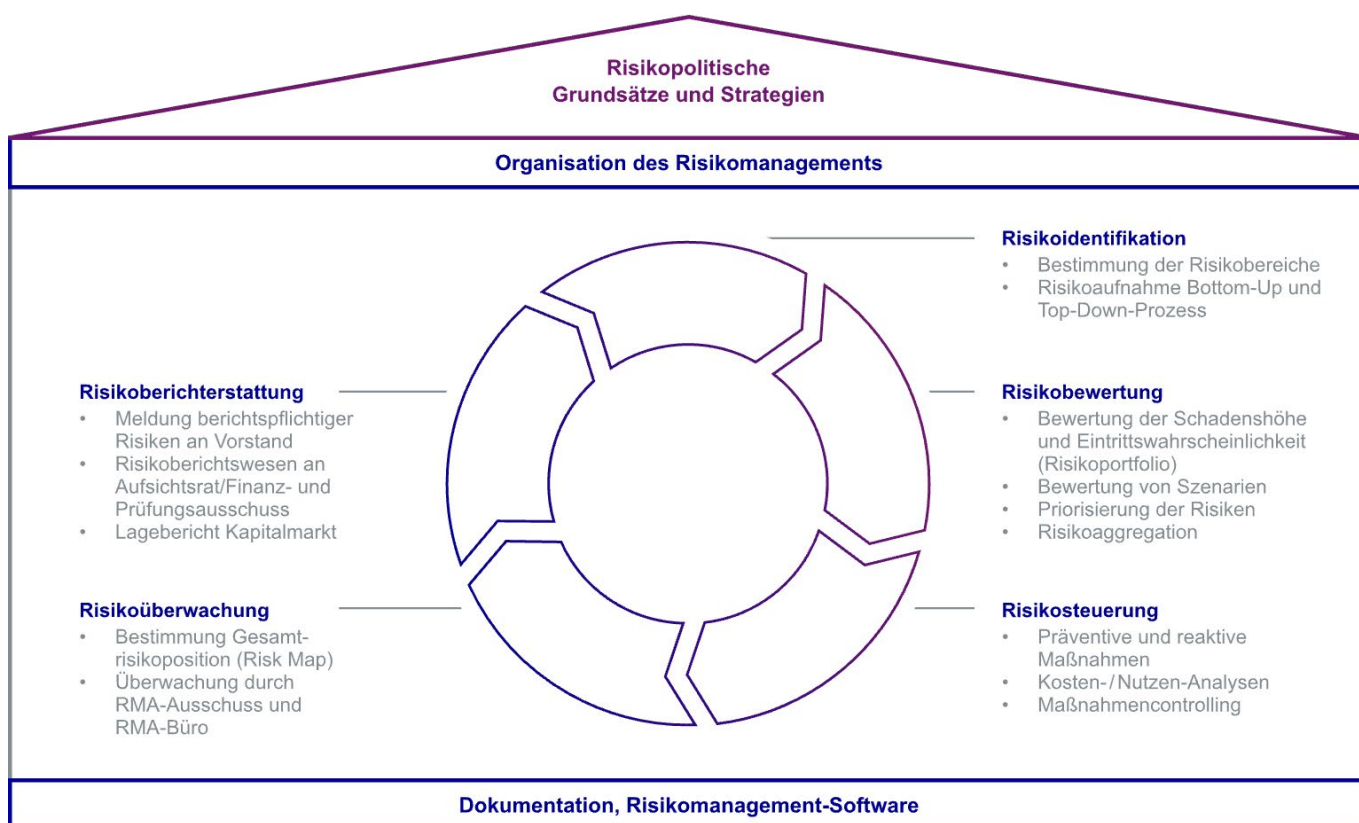
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss (FPA) des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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

Das Risikomanagement System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG und einer für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System verzahnt sowie in einer integrierten Risikoma-nagement-Softwarelösung abgebildet. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzwirtschaft und Compliance ab. Das Risikomanagement System erfasst lediglich Risiken.

Risikomanagement Prozess

Risikomanagement Prozess



Risikoidentifikation

Unter dem Begriff Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen sowie nachhaltigkeitsbezogenen Ziele negativ beeinflussen können. Nichtfinanzielle Risiken können die ökologische, nachhaltige und soziale Zielerreichung der Fraport negativ beeinflussen. Hierzu sind ergänzende Details in der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung zu finden. Ferner sind menschenrechtliche sowie umweltbezogene Risiken nach dem Gesetz

über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)) definiert als potenzielle Ereignisse, die gegen die in der Fraport Grundsatzerklärung aufgeführten Sorgfaltspflichten im eigenen Geschäftsbetrieb oder bei unmittelbaren Lieferanten verstoßen. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können.

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

Zur Umsetzung der Vorgaben nach dem LkSG wird eine Risikoanalyse zur Identifikation von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken im eigenen Geschäftsbereich und bei unmittelbaren Lieferanten einmal im Jahr sowie anlassbezogen durchgeführt, falls mit einer wesentlich veränderten oder wesentlich erweiterten Risikolage in der Lieferkette gerechnet werden muss.

Risikobewertung

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

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

Zur Bewertung von möglichen Kombinationseffekten zwischen einzelnen Risiken erstellt die Abteilung REW-RS jährlich im Rahmen des Planungsprozesses eine Risikoaggregation. Die Auswirkungen der Risiken werden dabei per Monte-Carlo-Simulation aggregiert und im Planungshorizont gemeinsam mit unsicheren Planungsprämissen auf die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der Fraport AG angewandt. Die resultierenden Auswirkungen auf die finanziellen Leistungsindikatoren der Fraport AG werden analysiert und dem Vorstand im Rahmen der Verabschiedung der Planung als Ergebnis der Risikotragfähigkeitsanalyse berichtet. Dabei werden die Anforderungen des § 1 des Gesetzes über den Stabilisierungs- und Restrukturierungsrahmen für Unternehmen (StaRUG) berücksichtigt.

Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die

Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten, zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen, oder die Risikoakzeptanz. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder der Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung REW-RS arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit aus Konzern-Perspektive zu beurteilen.

Risikoüberwachung und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagements ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation des Fraport-Konzerns zu gewährleisten. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und konzernweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

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

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

Berichtsmatrix

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

Berichtspflichtig an:

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

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

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

Organisation des Chancenmanagements

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

Die Erkennung und Erhebung von Chancen erfolgt durch die für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche und die Konzern-Gesellschaften ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvierenden Planungsprozesses. Eine Chancenabfrage erfolgt regelmäßig im Rahmen der Risikoberichterstattung durch die Abteilung REW-RS.

Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im Planungsprozess Chancen im Fokus, die für den Konzern von strategischer Bedeutung sind. Im Rahmen des Planungsprozesses wertet Fraport Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeldszenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet Fraport die erkennbaren Trends bei Wettbewerbern, Kunden (zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern), aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb von Flughäfen im Besonderen haben. Fraport strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um sie langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten, zum Beispiel der Digital Factory oder dem Netzwerk Plug and Play LLC, zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln.

Geschäftsrisiken und -chancen

Im Folgenden werden die Risiken und Chancen erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation sowie Auswirkungen auf die Stakeholder von Fraport zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2025 haben könnten. Als Bewertungsgrundlage dient generell jeweils der vorwärts-rollierende 24-Monats-Zeitraum ab dem Bewertungsstichtag. Ferner werden mögliche infrastrukturelle Risiken entsprechend ihren längerfristigen Auswirkungen betrachtet und bewertet. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben. Die Risikokategorie rechtliche und Compliance Risiken entfällt im Vergleich zum Vorjahr aus der Berichterstattung im Risiko- und Chancenbericht, da im Betrachtungszeitraum keine wesentlichen Risiken identifiziert wurden.

Die Fraport AG ist die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Chancen und Risiken. Die Risikobewertung erfolgt ausschließlich für die Bewertung von Risiken ohne Berücksichtigung eventueller Chancen, welche auch nicht systematisch quantifiziert werden. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen findet nicht statt.

Die wesentlichen und weitere ausgewählte Einzelrisiken und -chancen werden nachfolgend beschrieben:

Geschäftsrisiken und Chancen

Strategische Risiken und Chancen

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken	Maßnahmen	Trend →
- Die globale wirtschaftliche Entwicklung kann sich insgesamt stärker als erwartet abkühlen und sich negativ auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage auswirken. - Hohe Inflationsraten können das verfügbare Einkommen privater Haushalte mindern. Die verminderte Kaufkraft sowie Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Teuerungsraten können sich negativ auf Flugbuchungen auswirken. - Eine anhaltend hohe Sparquote der privaten Haushalte aufgrund geopolitischer und wirtschaftlicher Unsicherheiten kann das verfügbare Budget für Flugreisen verringern. - Ungünstige Wechselkurse können sich nachteilig auf Reise- und Frachtströme auswirken. - Hohe Zinsen zur Eindämmung der Teuerung können sich stärker als erwartet auf die Refinanzierung von Staaten und Unternehmen sowie auf die globale Wirtschaftsentwicklung auswirken. Die Folge wäre eine negative Auswirkung auf die geplante Verkehrsentwicklung. - Infolge von langanhaltend hohen Energiepreisen kann die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie leiden und der Luftverkehrsstandort Deutschland geschwächt werden. - Im Welthandel können der Trend zu mehr nationalem Protektionismus und die damit einhergehenden Verschärfung von Handelszöllen die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen. - Wachstumsbremsend auswirken kann sich zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer. - Bestehende und schwelende weltweite geopolitische Krisenherde können die wirtschaftliche Entwicklung belasten.	- Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren. - Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden.	Risiko-Bewertung: wesentlich
Chancen - Deutlicher Rückgang der Inflation und Erholung der Konjunktur führen zu höheren verfügbaren Einkommen und einer robusten Nachfrageerholung. Geschäftsreisen und Luftfracht können vom Wirtschafts- und insbesondere Exportaufschwung profitieren. - Eine schnellere Beendigung des Krieges in der Ukraine und eine Entspannung des Nahostkonflikts mit einer nachhaltigen geopolitischen Stabilisierung kann die globale Wirtschaft beleben und die Luftverkehrsentwicklung stützen. - Die rasche Finalisierung von Handelsabkommen mit Ländern mit hohem Luftfrachtpotenzial (EU-Mercosur) kann die Luftfrachtentwicklung in Frankfurt stärken. - Durch den Ausbau des E-Commerce-Geschäfts kann der Luftfrachtstandort Frankfurt gestärkt werden.		

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken und Chancen

Der Erfolg eines internationalen Flughafens ist neben dem Nachfragevolumen und der Attraktivität seines Heimatmarktes, der Wettbewerbssituation und einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetz sowie der Konnektivität zwischen Nachfragemärkten.

Risiken	Maßnahmen	Trend →
- Kriege und geopolitische Krisen können unter anderem steigende Energiekosten und anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben. - Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise können zu einer Erhöhung der Flugticketpreise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb können steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und Angebotsreduzierungen erfordern. - Weitere Kostenerhöhungen bei Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren sowie der Luftverkehrssteuer schwächen die Standortattraktivität und führen zu Wettbewerbsnachteilen und entsprechenden wirtschaftlichen Einbußen. Das Angebot wird gekürzt oder erst gar nicht in Deutschland aufgebaut; gegebenenfalls Abwanderung auf andere ausländische Drehkreuze. - Die in anderen europäischen Ländern bereits geplanten beziehungsweise eingesetzten Maßnahmen zur Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs können bei Realisierung in Deutschland die Verlagerung auf alternative Transportmittel (Bahn und Pkw) bedeuten und so die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen. Passagiere, die keine alternativen Transportmittel nutzen können oder wollen, können zu ausländischen Flughäfen abwandern und dem Flughafen Frankfurt in der Folge verloren gehen.	- Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen - Gezielte Vertriebsaktivitäten zur Steigerung von Passagier- und Luftfrachtnachfrage- und -angebot - Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben - Attraktive Entgeltstrukturen - Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen - Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Fluggesellschaften für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt	Risiko-bewertung: wesentlich

- Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie vor. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs ein. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union und die damit verbundene Revision der Emissionshandelsrichtlinie sowie die verbindliche und schrittweise ansteigende Vorgabe von Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Quoten belasten den europäischen Standort im internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr. - Strengere Reiserichtlinien und die Konsolidierung von Geschäftsreisen können ebenfalls zu einer Reduktion der Flugreisenachfrage führen. - Die stärkere Nutzung digitaler Kommunikationsmedien kann zu einem stärkeren Rückgang als erwartet in der Nachfrage nach Geschäftsreisen führen. - Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen – wie etwa der zunehmende Trend zu Direktflügen – und Flottenentwicklungen sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für Quell- und Zielmärkte für die Wahl von Fluggesellschaften und Flughäfen könnten sich zum Nachteil von Fraport auswirken. Auch der Marktzugang muss für Fluggesellschaften gewährleistet sein. - Lieferengpässe und Qualitätsmängel reduzieren die global verfügbare Flottenkapazität und können zu Angebotsreduzierungen führen. - Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen Osten sowie am Istanbul-Airport bedeuten Angebotsausweitungen, die zu Verschiebungen der weltweiten Umsteigeströme führen können. - Eine liberale Vergabe von Verkehrsrechten an Airlines aus Drittstaaten kann zur einseitigen Bevorteilung ausländischer Hubs führen und somit die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Drehkreuze nachhaltig schwächen. - Der demografische Wandel führt zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel auch im Luftverkehrssektor. Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken. - Terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden können die Nachfrage nach einzelnen Reisezielen negativ beeinflussen. - Verluste von Marktanteilen insbesondere durch Kundenverluste beim Ground Handling an Drittairlines können Erlösausfälle bei den Bodenverkehrsdienstentgelten nach sich ziehen.	- Dialog mit der Politik zu Folgen für den Luftverkehrsstandort - Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogrammen - Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden	
Chancen - Urlaubsreisen und damit auch Flugreisen führen die Konsumprioritätenliste der Deutschen an. Auch bei einer schwierigen wirtschaftlichen Ausgangslage wird eher in anderen Konsumbereichen gespart. Auch im Geschäftsreiseverkehr könnte es zu einem stärkeren Aufholeffekt als erwartet kommen. - Bisherige Entwicklungszyklen im Luftverkehr zeigen, dass Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise belasten. Langfristige Prognosen gehen weiterhin von einer wachsenden Nachfrage im globalen Flugverkehr aus. - Marktaustritte von Fluggesellschaften führen zu einer Konzentration etablierter Fluggesellschaften auf die größeren deutschen Flughäfen, wovon Umsteigerverkehre am Frankfurter Flughafen profitieren können. - Größere Reichweiten kleinerer Flugzeugtypen bieten die Chance für neue, dezentrale Interkontverbindungen ab Frankfurt. - Hohe Anbindungsqualität an das Schienennetz der Deutschen Bahn am Standort Frankfurt sichert auch bei Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene die Nachfrage aus aktuell innerdeutschen Umsteigerverkehren und gestaltet sich als großer Wettbewerbsvorteil. Verbesserungen des intermodalen Produkts wie durchgehendes Ticketing und durchgängiger Gepäcktransport können den Bahn-Zubringer-Verkehr stärken und sich positiv auf das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens auswirken. - Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in Umsetzung beziehungsweise abgeschlossen. Damit kann Fraport am langfristigen Wachstum des Luftverkehrsmarktes partizipieren. Gleichzeitig trägt dies zur Zufriedenheit der Reisenden bei und verbessert die Servicequalität für die Fluggesellschaften. - Bei einer Liberalisierung von Luftverkehrsrechten können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen und bereits bestehende Märkte vergrößert werden. - Eine internationale Angleichung bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen kann den globalen Wettbewerb fairer gestalten und Abwanderungsrisiken eindämmen. Es besteht die Chance, dass Airlines aufgrund des bestehenden sehr guten Zubringerangebots, der Intermodalität und der Cargo-Nachfrage die Interkontinentalflotte in Frankfurt weiter ausbauen und damit den Passagier- und Cargo-Verkehr stärken. - Digitalisierung und Innovationen eröffnen neue Chancen, Prozesse zu verbessern, die Effizienz zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.		

Operative Risiken und Chancen

Risiken und Chancen aus Investitionsprojekten am Standort Frankfurt

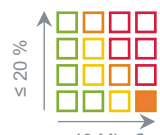
Die Bauinvestitionen am Flughafen Frankfurt werden in zwei getrennten Programmen geführt: „FRA-Nord“ für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie „Ausbau Süd“ für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte. Im Projekt „Ausbau Süd“ wird das Terminal 3 innerhalb des vorgesehenen Terminplans realisiert. Die Gesamtkostenprognose des Projektes unterliegt trotz erfolgter behördlicher Abnahme weiterhin Unsicherheiten, da Restarbeiten sowie die vollständige Abrechnung aller Leistungen noch ausstehen. Zudem können Sachverhalte von ausführenden Unternehmen abweichend bewertet werden. Eine Klärung und Einigung erfolgt nachlaufend zur Gesamtfertigstellung. In den Bauinvestitionsprojekten am Standort Frankfurt bestehen die nachfolgenden Risiken:

Risiken	Maßnahmen	Trend →
Risiken könnten insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren: - Baupreissteigerungen - Lieferantenausfälle - Sinkende Neubauaktivitäten infolge des veränderten Zinsniveaus bei unverändert hohen Material- und Lohnkosten lassen das Risiko von Insolvenzen von Beteiligten in Bauprojekten am Standort steigen - Planungsverzögerungen - Externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstige Anforderungen - Fachkräftemangel und begrenzte Ressourcen führen zu schlechteren Verhandlungspositionen	Maßnahmen - Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können - Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen	Risiko-bewertung: wesentlich
Chancen		
Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken: - Höherer Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt aufgrund abschwächender Nachfrage könnte Preisanstiege dämpfen - Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab		

Entwässerung Parallelbahnsystem

Risiko	Maßnahmen	Trend →
Die obere Wasserbehörde könnte bei Nachweisen von Enteisungsmitteln im Grundwasser die Forderung nach einem qualifizierten Entwässerungssystem für das parallele Start- und Landebahnsystem am Flughafen Frankfurt erheben und eine entsprechende wasserrechtliche Anordnung erlassen	Maßnahmen - Fortlaufendes Grundwassermonitoring und regelmäßige Messungen zur Überwachung der Grenzwerte - Regelmäßige Überprüfung der Zusammensetzung der eingesetzten Enteisungsmittel sowie der operativen Abläufe	Risiko-bewertung: wesentlich

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

Risiken Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben: - Unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur - Länder-, Markt-, politische und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten oder zu steigenden Aufwendungen bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten - Wirtschaftliche Sanktionen als Maßnahme aufgrund politischer Konflikte mit finanziellen Auswirkungen auf Beteiligungen - Überschreitung von Baukostenbudgets für Flughafenausbauprogramme und/oder Nichteinhaltung von Fertigstellungsterminen unter den entsprechenden Konzessionsverträgen - Umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen	Maßnahmen - Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern - Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung - Investitionsschutzversicherungen - Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können	Trend ↓ Risiko-bewertung: bedeutend  Das Gesamtrisiko wurde von „wesentlich“ auf „bedeutend“ heruntergestuft. Grund hierfür sind insbesondere der Abschluss der Ausbauprojekte in Antalya und Lima.
Chancen - Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, seine Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird. Aus der breiten Diversifizierung der Unternehmensbeteiligungen ergeben sich Chancen gegenüber der Fokussierung auf einen Standort. - Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an Konzern-Standorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität.		

Im Ausbauprojekt an dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, wurden die Baumaßnahmen für das neue Passagierterminal und die Sanierung der alten Landebahn fast vollständig abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des neuen Passagierterminals erfolgte am 1. Juni 2025, der renovierten Landebahn am 20. Dezember 2025. Vor diesem Hintergrund wurde das Risiko von „moderat“ auf „gering“ heruntergestuft.

Personalrisiken und -chancen

Risiken - Erhöhte Personalfuktuation infolge attraktiveren Arbeitsmarkts und intern erhöhter Arbeitsbelastung - Erschwerte Rekrutierung aufgrund aktueller Bedingungen am Arbeitsmarkt - Ausbildungszeiten bei Rekrutierung geringer qualifizierter Arbeitnehmer und damit spätere Verfügbarkeit - Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken.	Maßnahmen - Reorganisation des Personalbereichs im Rahmen des strategischen Programms HRneo - Verbesserung der IT-Unterstützung der Personalprozesse - Neuausrichtung der Rekrutierungsprozesse und Qualifizierungsmaßnahmen - Temporäre Gewährung von Arbeitsmarktzulagen zur Personalgewinnung, Anreize durch übertarifliche Vergütungsregelungen - Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität durch moderne Arbeitsformen	Trend → Risiko-bewertung: moderat 
Chancen Attraktivitätssteigerung durch Vergütungsregelungen und Arbeitszeitmodelle (zum Beispiel: mobile Arbeit)		
Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). In dieser werden die aktuellen Umlagen für die aktuellen Rentenzahlungen verwendet (Solidarmodell). Geht die Anzahl der Beschäftigten zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Beitragszahlung an die ZVK. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Dies steigert das Risiko, dass die ZVK Ausgleichsbeträge fordert, um Deckungslücken auszugleichen beziehungsweise das Umlagemodell ausgewogen zu halten.	Maßnahmen - Gespräche mit der ZVK über verschiedene Lösungsansätze - Für Beschäftigte der Bodenverkehrsdienste der Fraport AG wurde im Kontext der Einführung des Branchentarifvertrags eine Vereinbarung mit der ZVK geschlossen. Die Abwicklung von Ausgleichszahlungen für dieses Personal ist abschließend geregelt.	Trend → Risiko-bewertung: wesentlich 

Risiken außergewöhnlicher Störfälle

Risiken	Maßnahmen	Trend →
- Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen, Aktionen von Klimaaktivisten und sonstige kriminelle Handlungen oder Streiks - Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, (klimabedingte) Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien - Die Entstehung von Epidemien und Pandemien kann zu Reiseeinschränkungen, lokalen Beschränkungen des öffentlichen Lebens, Produktionseinschränkungen und Lieferkettenengpässen führen, die sich auch unmittelbar auf das Verkehrsgeschehen an den Konzern-Flughäfen auswirken.	- Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes - Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse sowie Vorhaltung von Notfallverfahren - Safety Management System - Implementierungs- und Betriebsunterstützung von Drohnerdetektionstechnologien und Drohnenabwehr - Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung - Verfolgung von Nachrichten und Einschätzung zum weltweiten Infektionsgeschehen - Gegebenfalls enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern, Flughafen- und Luftverkehrsverbänden - Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Behörden zur Sicherung und Stärkung des Flugverkehrs, einschließlich etwaiger Schutzbestimmungen	Risiko-bewertung: bedeutend 

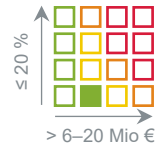
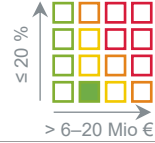
Cyber Risiken

Risiko	Maßnahmen	Trend →
- Gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT-Systemausfall oder wesentliche Datenverluste infolge von Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffen - Anstieg der Bedrohungslage gemäß erhöhter Anzahl an Warnungen des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik	- Redundante Auslegung der relevanten IT-Infrastruktur - Vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement zum Schutz unternehmenskritischer IT-Systeme - IT-Security-Policy und IT-Sicherheitsrichtlinien - Etablierter Notfallprozess mit definierten Rollen und deren Kompetenzen - Überregionale Zusammenarbeit zur Erarbeitung gemeinsamer Sicherheitsstandards im IT-Umfeld - Regelmäßige Überprüfung der Einhaltung von IT-Sicherheitsanforderungen durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater	Risiko-bewertung: wesentlich 

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

Zinsrisiken	Maßnahmen	Trend →
- Insbesondere aus bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten bei erhöhtem Zinsniveau - Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken - Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen	- Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung - Monitoring: Quartalsweise Durchführung von Simulationen zum Zinsänderungsrisiko	Risiko-bewertung: bedeutend 

Währungsrisiken Geplante Umsätze beziehungsweise Bestände, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind	Maßnahmen - Fallweiser Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften - Enges Monitoring der Risikopositionen und Überwachung der Risikolimits	Trend → Risiko-bewertung: gering 
Kreditrisiken Originäre Finanzinstrumente, die das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die Verpflichtungen nicht erfüllen kann	Maßnahmen - Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB–“ - Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen - Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst	Trend → Risiko-bewertung: gering 
Sonstige Preisrisiken Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow	Maßnahmen 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	Trend → Risiko-bewertung: gering 
Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben	Maßnahmen - Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern - Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt	Trend → Risiko-bewertung: gering 
Chancen - Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen könnten zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen. - 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. Die Chancensituation stellt sich im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr dar. Die Gesamtrisikolage im Geschäftsjahr 2025 hat sich im Wesentlichen durch den Abschluss der Ausbauprojekte in Antalya und Lima sowie den Fortschritt im Ausbauprojekt des Terminal 3 am Standort Frankfurt weiter verbessert. Jedoch sind eine Vielzahl von gegenläufigen Effekten insbesondere im Markt-, Wettbewerbs- und regulatorischen Umfeld sowie eine angespannte gesamtwirtschaftlichen Lage zu beobachten, welche Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsentwicklung haben können. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder aus Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport-Konzern sehr unwahrscheinlich. Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung und die Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

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

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

Die Fraport AG versteht das Interne Kontroll- und Risikomanagement System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess der Fraport AG als Prozess, der in das unternehmensweit geltende Interne Kontroll- und Risikomanagement System eingebettet ist. Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften.

Der Abschlussprozess der Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Termin und Verantwortlichkeiten enthält. Prozessfortschritt und Terminplan werden systemunterstützt durch die Hauptbuchhaltung überwacht. Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche) und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe in Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbüchern und Leitfäden dokumentiert.

Bei der Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP ECC 6.0 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP ECC 6.0 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt. Im Rahmen der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung ist ein Vier-Augen-Prinzip implementiert und es werden zudem manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen mit dem Ziel durchgeführt, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

Sowohl systemseitig als auch personell und organisatorisch ist eine Funktionstrennung der am Rechnungslegungsprozess beteiligten Abteilungen gewährleistet. Der Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen zu rechnungslegungsrelevanten Systemen liegt ein SAP-Berechtigungskonzept der Fraport AG zugrunde.

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse (Handelsbilanz I) von Muttergesellschaft und Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen zu den nach 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 Benutzerbegrüßungskonzepts. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen, insbesondere hinsichtlich der Vollständigkeit und der Qualität der Berichtsdaten, werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in der Konzern-Bilanzierung durchgeführt. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird jährlich mithilfe eines Control Self Assessments überprüft.

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

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

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

Wesentliche Teilprozesse des Fraport-AG- und des Konzern-Rechnungslegungsprozesses sowie die darin enthaltenen internen Kontrollen sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System¹⁾

Ergänzend zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System sowie zum Risikomanagement System identifiziert, bewertet und steuert der Fraport Konzern strategische, operative und Compliance-Prozessrisiken im Rahmen des zentralen Internen Kontroll-Systems. Zur Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Systems wird jährlich, analog zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System, ein Control Self Assessment (CSA) durchgeführt. Das CSA verfolgt das primäre Ziel, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Geschäftsprozesskontrollen zu überprüfen sowie etwaige Kontrollschwächen in den Geschäftsprozessen aufzudecken und zu berichten. Die gewonnenen Erkenntnisse werden unter anderem zur ständigen Verbesserung und Weiterentwicklung des zentralen Internen Kontroll-Systems herangezogen.

In Vorstandssitzungen wird quartalsweise über die jeweils aktuelle unternehmensweite Risikosituation berichtet sowie jährlich das Ergebnis des CSA des zentralen Internen Kontroll-Systems vorgestellt. Auf Basis dieser Erkenntnisse sowie etwaiger prozessunabhängiger Prüfungen beurteilt der Vorstand jährlich die Angemessenheit und Wirksamkeit des oben beschriebenen Risikomanagement- und des zentralen Internen Kontroll-Systems der Fraport AG.

Die zentrale Konzern-Revision führt prozessunabhängige Prüfungstätigkeiten zum Risikomanagement- und zentralen Internen Kontroll-System durch. Aus Revisionsprüfungen ergeben sich regelmäßig Hinweise und Feststellungen zum zentralen Internen Kontroll-System, die durch Maßnahmen der Abteilung REW-RS gemeinsam mit den Fachbereichen zu beheben sind.

Basierend auf den gesamthaften Informationen liegen dem Vorstand keine Hinweise vor, dass das Risikomanagement- oder das zentrale Interne Kontroll-System zum 31. Dezember 2025 nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Da inhärente Risiken einer Entdeckungswahrscheinlichkeit unterliegen, kann ein als angemessen und wirksam beurteiltes Risikomanagement- oder zentrales Internes Kontroll-System eine vollständige Erfassung aller potenziellen Risiken oder einen Ausschluss von Prozessverstößen jeder Art nicht gänzlich sicherstellen.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats ist systematisch in die Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagement- und zentralen Internen Kontroll-Systems eingebunden. Er erhält halbjährlich eine Berichterstattung zur aktuellen Risiko- und Chancensituation sowie jährlich die Ergebnisse des CSA des zentralen Internen Kontroll-Systems.

¹⁾ Die Aussagen in diesem Abschnitt sind „lageberichtsfremde Angaben“, welche nicht der inhaltlichen Prüfung des Lageberichts durch den externen Wirtschaftsprüfer unterliegen. Grund hierfür ist, dass diese Angaben über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen.

Prognosebericht

Hinweis zur Prognoseberichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse wie Terroranschläge, Kriege, weitere Pandemien, Naturkatastrophen oder wesentliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten signifikant beeinträchtigt werden. Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 in der EU anzuwendenden IFRS Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4). Klimabezogene Aspekte sind in den prognostizierten Verkehrsentwicklungen, soweit vorhersehbar berücksichtigt.

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

Gesamtaussage des Vorstands

Trotz geopolitischer Unsicherheiten geht der Vorstand von einer insgesamt positiven Geschäftsentwicklung im Jahr 2026 aus.

Für den Flughafen Frankfurt erwartet der Vorstand nach einem Passagieraufkommen von rund 63,2 Mio im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg der Passagierzahlen in 2026 auf circa 65 bis rund 66 Mio. Diese Entwicklung wird vor allem durch den Angebotsaufbau von Lufthansa und Condor getragen, insbesondere durch zunehmenden Privatreiseverkehr.

Für die internationalen Konzern-Flughäfen prognostiziert der Vorstand ebenfalls eine positive Verkehrsentwicklung in 2026.

Im Jahr 2026 wird das Ausbauprojekt am Flughafen Frankfurt erfolgreich zum Abschluss gebracht. Das neue Terminal 3 wird am 23. April inklusive der dazugehörigen Infrastruktur in Betrieb genommen. Dadurch wird die Kapazität am Standort Frankfurt erweitert und weiteres Passagierwachstum für rund 20 Mio Passagiere ermöglicht. Die kapazitive Erweiterung der Infrastruktur soll sich langfristig positiv auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auswirken. Steigende Abschreibungen sowie höhere Zinsaufwendungen aufgrund einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen führen mit der Inbetriebnahme jedoch zu einem moderat reduzierten Ergebnis des Fraport-Konzerns.

Der Anstieg der Passagierzahlen und Anpassungen der Flughafenentgelte in Frankfurt werden sich erhöhend auf den Konzern-Umsatz in 2026 auswirken. Demgegenüber führt der Abschluss der Bautätigkeiten in Lima zu rückläufigen Umsatzerlösen aus der Anwendung von IFRIC 12. Unter Berücksichtigung höherer operativer Kosten, unter anderem aus Personalkostensteigerungen und der Inbetriebnahme des neuen Terminals in Frankfurt, rechnet der Vorstand beim **Konzern-EBITDA** mit einem Zuwachs auf bis zu rund 1.500 Mio €. Mit Abschluss der großen Bau-Investitionen in umfassende Kapazitätserweiterungen, insbesondere an den Standorten Lima und Frankfurt und den Inbetriebnahmen der neuen Terminals wird das **Konzern-Ergebnis** in 2026, aufgrund steigender Abschreibungen sowie höherer Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen deutlich rückläufig erwartet und zwischen etwa 300 Mio € bis circa 400 Mio € liegen. Aufgrund steigender Abschreibungen wird auch der **Konzern-ROFRA** leicht unter dem Niveau von 2025 erwartet. Der **Free Cash Flow** wird sich im Jahr 2026 durch das rückläufig geplante Investitionsvolumen signifikant verbessern und im niedrigen dreistelligen positiven Mio-€-Bereich liegen.

Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung durch die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport-Konzern sehr unwahrscheinlich. Neben dem Betrieb des Flughafens Kalamata in Griechenland und dem Zuschlag der Konzession in Jericoacoara in Brasilien sind in den Prognosewerten keine weiteren Effekte aus anorganischen Zuwächsen oder Reduktionen enthalten.

Aufgrund der Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr 2025 sowie der erwarteten positiven operativen Entwicklung 2026 plant der Vorstand der Hauptversammlung 2026 eine **Dividende** in Höhe von 1,00 € je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen.

Die finanzielle Situation des **Fraport-Konzerns** schätzt der Vorstand im Prognosezeitraum als stabil ein.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2026

Entwicklung der Struktur

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Anke Giesen (Vorständin Retail und Real Estate) hat sich der Aufsichtsrat mit der künftigen Geschäftsverteilung im Vorstand befasst. Zum 1. Januar 2026 übernimmt Frau Kranenberg zusätzlich zu dem Bereich Ground Services und dem Personalbereich auch die Bereiche Handels- und Vermietungsmanagement, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie Rechtsangelegenheiten und Compliance. Die Interne Revision wird dem Ressort von Prof. Dr. Zieschang zugeordnet. Die im Projekt Ausbau Süd gebündelten Infrastrukturthemen und das Facility Management wird Dr. Prümm verantworten, zusätzlich zu den Bereichen Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement.

Der Beginn der Konzession für den griechischen Flughafen Kalamata (KLX), die den Betrieb des Terminals sowie weiterer land- und luftseitiger Infrastruktur einschließlich Retail- und Parkflächen umfasst, ist für das erste Halbjahr 2026 angestrebt.

Der Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens brasilianischen Jericoacoara (JJD) soll im Frühjahr 2026 unterzeichnet werden. Die Betriebsübernahme ist, vorbehaltlich ausstehender Genehmigungen, für Herbst 2026 vorgesehen.

Neben den zuvor genannten Änderungen an der Struktur können sich im Berichtszeitraum weitere Anpassungen ergeben. Dem Vorstand waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts keine wesentlichen Maßnahmen oder Effekte bekannt, die sich maßgeblich auf die Struktur des Konzerns auswirken können und wesentlich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum und Nachhaltigkeit“ entwickelt Fraport seine Geschäftsaktivitäten und Konzern-Standorte kontinuierlich weiter (siehe auch Kapitel „Strategie“). Im Jahr 2026 wird mit der Inbetriebnahme von Terminal 3 am Flughafen Frankfurt die Wettbewerbsposition im europäischen Vergleich gestärkt. Mit der geplanten Betriebsübernahme der Flughäfen Kalamata und Jericoacoara wird auch die Position im internationalen Geschäft gestärkt.

Fraport zielt weiter darauf ab, seine Flughafenexpertise global zu vermarkten und an attraktiven neuen Absatzmärkten zu partizipieren. Fraport wird bei geeigneten Opportunitäten die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen prüfen.

Entwicklung der Strategie und des Steuerungssystems

Im Rahmen der Umsetzung der Konzern-Strategie werden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im Jahr 2026 überprüft und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Konzern-Steuerung bewertet. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts waren dem Vorstand keine weiteren Maßnahmen oder Effekte bekannt, die die Konzern-Strategie oder das Steuerungssystem für das Jahr 2026 wesentlich beeinflussen. Die Ausrichtung des Finanzmanagements bleibt ebenfalls unverändert.

Prognostiziertes wirtschaftliches Umfeld 2026

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der globale Wirtschaftsausblick für das Jahr 2026 liegt in etwa gleichauf mit dem Wachstum der beiden vorangegangenen Jahre. Der internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert für das laufende Jahr 2026 ein globales Wachstum von 3,3 %. Für den Welthandel wird mit einem leicht schwächeren Wachstum von 2,6 % gerechnet.

Die US-Wirtschaft dürfte sich laut IWF mit einem Plus von 2,4 % entwickeln. Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden über den Werten der Industrieländer vorausgesagt, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wird. Für die chinesische Wirtschaft wird von einem Wachstum von 4,5 % ausgegangen. Die Aussichten für die Entwicklung im Euroraum liegen bei 1,3 %. Für die deutsche Wirtschaft wird eine Entwicklung leicht unterhalb des europäischen Durchschnitts mit einem Plus von 1,1 %, erwartet.

Für die Länder der Konzern-Standorte werden folgende BIP-Entwicklungen für das Jahr 2026 prognostiziert: USA 2,4 %, Slowenien 2,3 %, Brasilien 1,6 %, Peru 2,7 %, Griechenland 2,0 %, Bulgarien 3,1 % und Türkei 4,2 %.

Quelle: IWF (Oktober 2025, Januar 2026), Deutsche Bank Research (Dezember 2025), Deka Bank (Dezember 2025), ifo Institut (Dezember 2025), Statistisches Bundesamt (Januar 2026).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2026 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben könnten.

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die International Air Transport Association (IATA) für 2026 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 4,9 % gegenüber 2025 aus. Regional nimmt die IATA folgende Wachstumsraten auf Basis der RPK an:

Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2026 gegenüber 2025 nach Regionen

Veränderungen in %	
Welt	+4,9
Europa	+3,8
Nordamerika	+1,5
Asien/Pazifik	+7,3
Lateinamerika	+6,6
Nahost	+6,1
Afrika	+6,0

Der Airports Council International (ACI) geht im Jahr 2026 für Europa ebenfalls von einem weiteren Wachstum des Passagierverkehrs aus und erwartet im Vorjahresvergleich ein Plus von 3,5 %. Für Deutschland rechnet die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) mit einem Passagierwachstum in Höhe von 4,2 %.

Quelle: IATA Global Outlook for Air Transport (Dezember 2025), ACI European Airport Traffic Forecast Scenarios (April 2025), ADV Pressemitteilung (5. Januar 2026)

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2026

Im Einklang mit den branchenspezifischen Rahmenbedingungen rechnet der Vorstand für das Jahr 2026 mit einer insgesamt positiven Verkehrsentwicklung der Konzern-Flughäfen, deren Ausprägung je nach Standort variiert. Am Standort **Frankfurt** wird ein deutliches Wachstum des Sitzplatzangebots erwartet, das ein entsprechend starkes Passagierwachstum nach sich ziehen dürfte. Nach einem Passagieraufkommen von rund 63,2 Mio im Geschäftsjahr 2025 geht der Vorstand für das Geschäftsjahr 2026 von einem Anstieg der Passagierzahl auf circa 65 bis rund 66 Mio aus. Diese Entwicklung wird vor allem durch den Angebotsaufbau von Lufthansa und Condor getragen, insbesondere durch zunehmende Privatreiserverkehere.

An den **internationalen Konzern-Flughäfen** wird ebenfalls mit einer positiven Verkehrsentwicklung gerechnet, die sich wie folgt darstellt:

Am Flughafen **Ljubljana** sowie an den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird ein Passagierwachstum im einstelligen Prozentbereich im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Für die 14 **griechischen Regionalflughäfen** rechnet der Vorstand mit einem Fluggastaufkommen auf dem hohen Vorjahresniveau von 2025 bis leicht darüber. In **Varna** und **Burgas** sowie in **Antalya** und **Lima** werden zum Teil deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert.

In Abhängigkeit der geopolitischen Entwicklungen sind Abweichungen von den gegebenen Prognosen möglich.

Prognostizierte Ertragslage 2026

Das konzernweit prognostizierte Passagierwachstum wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2026 auswirken. Darüber hinaus werden vor allem Preissteigerungen der Entgelte an den Standorten Frankfurt, Brasilien und Griechenland zu Umsatzsteigerungen führen. Der Abschluss der Bautätigkeiten in Lima wird hingegen zu spürbar rückläufigen Umsatzerlösen aus der Anwendung von IFRIC 12 führen. Einhergehend reduzieren sich ebenfalls die Materialaufwendungen im Zusammenhang mit IFRIC 12. Neben diesem Effekt rechnet der Vorstand auf der Aufwandsseite insbesondere mit steigenden Personalkosten infolge erwarteter Tarifsteigerungen am Standort Frankfurt sowie mit höheren operativen Aufwendungen durch die Inbetriebnahme von Terminal 3, da mit der größeren Infrastruktur und Fläche zusätzliche Aufwendungen einhergehen. Steigende Konzesse-

sionsabgaben in den Konzern-Gesellschaften Fraport Greece und Lima werden die Aufwandsseite zusätzlich erhöhen. Währungskurseffekte aus der Umrechnung der funktionalen Währungen der Konzern-Gesellschaften in Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Fraport USA in die Konzern-Währung Euro können sich über die operative Geschäftsentwicklung hinaus positiv oder negativ auf die Ergebnisgrößen der Konzern-Gesellschaften auswirken.

Trotz des Entfalls der Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2026 mit einem Zuwachs des **Konzern-EBITDA** auf bis zu rund 1.500 Mio €. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus den prognostizierten Verkehrsentwicklungen sowie Währungskurseffekten. Mit Abschluss der großen Bau-Investitionen in umfassende Kapazitätserweiterungen, insbesondere an den Standorten Lima und Frankfurt, und den Inbetriebnahmen der neuen Terminals, wird das **Konzern-Ergebnis** im Jahr 2026 deutlich rückläufig erwartet. Das Konzern-Ergebnis wird zwischen etwa 300 Mio € bis circa 400 Mio € prognostiziert. Gründe für den Rückgang sind steigende Abschreibungen sowie höhere Zinsaufwendungen vor allem aufgrund einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen. Steigende Abschreibungen sind auch der wesentliche Grund für einen leicht rückläufig prognostizierten **Konzern-ROFRA**.

Im Zusammenhang mit der positiven Entwicklung im Berichtsjahr 2025 sowie der erwarteten positiven operativen Entwicklung 2026 plant der Vorstand der Hauptversammlung 2026 eine **Dividende** in Höhe von 1,00 € je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2026

Die geplanten Verkehrsentwicklungen werden sich positiv auf die Umsätze der vier Fraport-Segmente auswirken. Der Abschluss der Bautätigkeiten in Lima wird dagegen zu spürbar rückläufigen Umsatzerlösen aus der Anwendung von IFRIC 12 im Segment International Activities & Services führen. Bezogen auf das EBITDA rechnet der Vorstand für das Segment **Aviation** im Jahr 2026 mit einer deutlichen Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr durch Mengen- und Preissteigerungen. Aufgrund des Wegfalls des Sondereffekts aus der Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung sowie höherer operativer Aufwendungen durch die Inbetriebnahme von Terminal 3 erwartet der Vorstand im Segment **Retail & Real Estate** ein EBITDA auf dem Niveau von 2025. Trotz des Entfalls des positiven Sondereffekts aus der Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung und höherer operativer Aufwendungen erwartet der Vorstand, dass das EBITDA im Segment **Ground Handling** aufgrund der positiven operativen Entwicklung in etwa das Niveau von 2025 erreichen kann. Bezogen auf die EBITDA-Entwicklung im Segment **International Activities & Services** geht der Vorstand im Jahr 2026 von einem Zuwachs im mittleren einstelligen Prozentbereich aus.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2026

Der Vorstand erwartet im Jahr 2026 eine signifikante Verbesserung des **Free Cash Flows** und wird im positiven niedrigen dreistelligen Mio-€-Bereich liegen. Dies prognostiziert der Vorstand vor allem aufgrund des rückläufigen Investitionsvolumens an den Standorten Frankfurt und Lima. Trotz der geplanten Dividendenzahlung erwartet der Vorstand, dass die **Netto-Finanzschulden** in 2026 aufgrund des positiven Free Cash Flows leicht unter dem Niveau von 2025 liegen werden. Mittelzu- und abflüsse im Zusammenhang mit Ausschüttungen oder Kapitalerhöhungen der internationalen Konzern-Gesellschaften, Währungskurseffekte sowie Veränderungen des Nettoumlaufvermögens können die Entwicklung der Netto-Finanzschulden darüber hinaus beeinflussen.

Aufgrund eines planmäßigen Abschmelzens der hohen Liquiditätsreserven nach Abschluss der wesentlichen Bauinvestitionen erwartet der Vorstand eine leicht rückläufige **Liquidität** auf der Ebene der **Fraport AG**.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum wird eine positive Entwicklung der Weltwirtschaft und der globalen Passagierzahlen erwartet. Auch für die Konzern-Flughäfen prognostiziert der Vorstand eine positive Verkehrsentwicklung.

Der Vorstand erwartet, dass das steigende Passagieraufkommen sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken wird und das Konzern-EBITDA weiter steigert. Die Inbetriebnahme der Terminals in Frankfurt und Lima führen hingegen zu höheren Abschreibungen und dem Entfall der Aktivierungsmöglichkeit korrespondierender Zinsaufwendungen. Vor allem aufgrund dieser Effekte sowie des operativen Beginns der neuen Antalya-Konzession erwartet der Vorstand in den ersten Jahren des mittelfristigen Prognosezeitraums temporäre Belastungen des Konzern-Ergebnisses.

Infolge der Inbetriebnahme der Terminals in Lima und in Frankfurt sowie der einhergehenden schrittweisen Rückführung des Investitionsprogramms erwartet der Vorstand mittelfristig eine durchgreifende Erholung des Free Cash Flows, mit spürbar positiven Effekten auf die Netto-Finanzschulden. Aufgrund der rückläufigen Netto-Finanzschulden sowie der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA über den Mittelfristzeitraum weiter verbessern, das heißt reduzieren.

Zukünftige Investitionsverpflichtungen können über die bereits beschriebenen Fremdkapitalinstrumente sowie die operativen Mittelzuflüsse finanziert werden (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ sowie Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“).

Mittelfristig zielt der Vorstand darauf ab, das Dividendenniveau anzuheben und die Ausschüttungsquote wieder an den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG anzulehnen. Ungeachtet dessen soll die Kenngröße Netto-Finanzschulden zu EBITDA mittelfristig auf unter 5 reduziert werden.

Frankfurt am Main, 9. März 2026

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte

Julia Kranenberg

Dr. Pierre Dominique Prümm

Prof. Dr. Matthias Zieschang

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem, die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Konzern-Gesellschaften tätig sind. Leserinnen und Leser werden darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

KONZERN-ABSCHLUSS

188 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

189 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

190 Konzern-Bilanz

191 Konzern-Kapitalflussrechnung

192 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

ERÖFFNUNGSTERMIN TERMINAL 3 STEHT FEST

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

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

Konzern-Bilanz

Aktiva

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

Passiva

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

Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2025		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		–	–
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumenten		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Verkauf eigener Anteile		0,8	3,9
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–
Stand 31.12.2025	(31),(32)	924,7	602,4
Stand 1.1.2024		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		–	–
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–
Stand 31.12.2024	(31),(32)	923,9	598,5

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

KONZERN-ANHANG

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

WEITERE INVESTITIONEN IN NACHHALTIGKEIT

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



Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 17 bis 21)

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

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

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 42)

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

Informationen über geografische Gebiete

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

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

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

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

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

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

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Konsolidierungskreis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Angaben zu Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen

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

Angaben zu Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Beteiligungsquote								
Nicht beherrschende Anteile in %	35,00	35,00	35,00	35,00	19,99	19,99	40,00	40,00
Langfristige Vermögenswerte	923,4	919,6	911,0	911,2	1.942,2	2.128,9	179,2	154,4
Kurzfristige Vermögenswerte	223,8	255,8	188,9	241,1	148,1	175,4	24,6	37,1
Langfristige Schulden	804,9	813,5	810,9	843,3	1.200,9	1.250,8	60,9	62,1
Kurzfristige Schulden	176,4	195,8	128,9	166,7	130,5	166,3	26,2	23,1
Eigenkapital/Nettovermögen	165,9	166,1	160,1	142,3	758,9	887,2	116,7	106,3
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	58,1	58,1	56,0	49,8	151,7	177,4	46,7	42,5

	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	366,4	339,1	277,1	270,5	526,6	835,0	84,1	58,2
EBITDA	158,9	159,4	116,8	125,0	99,1	122,7	24,9	22,8
Ergebnis nach Steuern	69,7	70,0	34,8	38,6	-32,1	37,6	10,3	8,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	-17,9	14,6	0,1	-0,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,5	47,2	0,0	0,0
Gesamtergebnis	69,7	70,0	34,8	38,6	-150,5	99,4	10,4	7,7
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	24,4	24,5	12,2	13,5	-30,1	19,9	4,2	3,1
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	112,2	179,5	54,4	156,1	87,8	68,7	32,2	28,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-79,1	-14,4	-43,3	-8,0	-203,5	-562,5	-50,7	-15,7
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-13,5	0,0	-13,8	0,0	-20,3	-30,0	-16,6	-10,1
davon in Infrastruktur	-19,9	-14,4	-15,3	-8,0	-181,4	-532,5	-32,2	-5,6
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-90,9	-105,1	-66,1	-85,1	116,1	483,2	0,0	-2,0
Veränderung des Finanzmittelbestands	-57,8	60,0	-55,0	63,0	0,4	-10,6	-18,5	10,7
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	208,1	148,1	209,5	146,5	64,9	71,0	32,4	21,7
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,4	4,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	150,3	208,1	154,5	209,5	57,9	64,9	13,9	32,4
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	-24,5	-16,1	-6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8

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

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

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

Währungsumrechnung

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

Wechselkurse

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

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

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

Bilanzposten	Bewertungsmethode
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 finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	Gemäß IFRS 9
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	Fortgeführte Anschaffungskosten
Vorräte	Niedrigerer Wert aus AHK und Nettoveräußerungserlös
Zahlungsmittel	Fortgeführte Anschaffungskosten
Derivative Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9
Passiva	
Finanzschulden	Gemäß IFRS 9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Gemäß IFRS 9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Gemäß IFRS 9 und IFRS 16
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	Fortgeführte Anschaffungskosten
Pensionsverpflichtungen	Projected Unit Credit Method
Sonstige Rückstellungen	Zeitwert oder Erfüllungsbetrag
Derivative Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwert

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

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

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

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

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

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Sachanlagen

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

Fremdkapitalkosten

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende planmäßige Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Planmäßige Abschreibungen

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

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

Wertminderungen nach IAS 36

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

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

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

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

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

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

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

Die im Kapitel „Geschäftsausblick“ des zusammengefassten Lageberichts dargestellten Prognosen entsprechen dem Basisszenario der Planung und sind in die Berechnungen der Impairment-Tests eingeflossen. Die zugrundeliegende Planung berücksichtigt die Ausgaben zur Reduzierung der CO₂-Emissionen gemäß dem im Kapitel „Übergangsplan für den Klimaschutz“ erläuterten „Masterplan Dekarbonisierung“ sowie für die Umsetzung der weiteren dargestellten Klimaschutzmaßnahmen. Die für die Planung verwendeten Passagierprognosen berücksichtigen mögliche Auswirkungen der Klimapolitik.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leasingverhältnisse

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

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

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

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

Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

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

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere und Ausleihungen sowie sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten aktiviert. Andere Finanzanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristig ausgewiesen. Der Ansatz und die Folgebewertung erfolgen auf Grundlage der 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 erhalten als auch „zur Veräußerung gehalten“, und
- die Vertragsbedingungen führen zu „Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen“ darstellen.

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

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

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

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

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

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

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

Zuwendungen der öffentlichen Hand

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

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

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

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

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

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

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

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

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

Vorräte

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

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

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

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

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

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

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

Zahlungsmittel

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

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

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

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

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

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

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

Eventualverbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten

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

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

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Eigene Anteile

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

Virtuelle Aktienoptionen

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

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung und Prognosen

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

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

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

Sachanlagevermögen

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

Andere Finanzanlagen

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Ertragsteuern

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

Aktive latente Steuern

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

Pensionsverpflichtungen

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

Sonstige Rückstellungen

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

Eventualverbindlichkeiten

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

Unternehmenserwerbe

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

Wertminderungen

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

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

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

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

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

Nicht vorzeitig angewendete Standards

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

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

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

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

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

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

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

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

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

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

Mindestleasingzahlungen

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

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

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

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

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

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

7 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

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

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

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

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

8 Materialaufwand

Materialaufwand

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

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

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

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

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

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

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

10 Abschreibungen

Abschreibungen

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Außerplanmäßige Abschreibungen

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

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

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

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

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

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

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

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

12 Zinserträge und Zinsaufwendungen**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

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

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

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

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

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

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

in Mio €	2025	2024
Gemeinschaftsunternehmen	–30,3	74,0
Assoziierte Unternehmen	–4,1	0,0
Gesamt	–34,4	74,0

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

14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

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

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

15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zuordnung der latenten Steuern

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

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

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

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands¹⁾

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

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

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

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

16 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

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

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

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

17 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

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

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

Goodwill Impairment Test

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

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

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

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

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

18 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

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

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

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

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

20 Sachanlagen

Sachanlagen

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

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

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

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

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

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

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen

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

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

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

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

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

21 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

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

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

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

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

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

22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

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

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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

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

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

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

Zusammengefasste Bilanz

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

Ergebnisdaten

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

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

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

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

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

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

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

23 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

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

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

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

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

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

24 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

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

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

25 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

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

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

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

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

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

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

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

Die sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerte enthalten insbesondere Forderungen aus sonstigen Steuern.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

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

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

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

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

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

28 Vorräte

Vorräte

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

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

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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

Analyse des Ausfallrisikos

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

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

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

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

Entwicklung der Wertberichtigungen

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

30 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

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

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

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

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

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

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

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

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

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

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

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

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

Genehmigtes Kapital

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

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

Bedingtes Kapital

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

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

Kapitalrücklage

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

Gewinnrücklagen

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

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

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

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

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

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

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

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

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

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

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

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

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

35 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

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

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

36 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

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

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

37 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

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

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

38 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

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

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

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

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

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

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

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines 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 erhält die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risikolebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10 % und Vollweisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

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

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

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

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

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

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

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

Pensionsverpflichtungen (2025)

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

Pensionsverpflichtungen (2024)

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

Saldierung

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

Saldierung

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

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

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

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

Sensitivitätsanalyse

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

Sensitivitätsanalyse (31.12.2025)

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

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

Sensitivitätsanalyse (31.12.2024)

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

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

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

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

Pläne mehrerer Arbeitgeber

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

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

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

durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden 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 33,1 Mio € (im Vorjahr: 32,6 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 36,0 Mio € erwartet.

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

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

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

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

40 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

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

Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

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

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

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

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

41 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

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

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2025

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

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

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2024

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

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

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

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

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

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

Derivative Finanzinstrumente

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

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

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

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

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

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

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

Zinsswaps (Hedge Accounting 2025)

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

Zinsswaps (Hedge Accounting 2024)

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

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

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

42 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

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

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

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

Mittelab-/zufluss aus Finanzierungstätigkeit

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

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

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

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

Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

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

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

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

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

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

Sonstige Angaben

44 Performance Share Plan

Performance Share Plan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

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

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

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

Bestellobligo für Investitionen

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

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

Operate Leases

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

47 Risikomanagement

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

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

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

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

Kreditrisiko

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

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

Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

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

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

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

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

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

Emittentenrating liquide Mittel

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

Liquiditätsrisiko

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

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

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

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

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

Liquiditätsprofil zum 31.12.2025

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

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

Liquiditätsprofil zum 31.12.2024

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

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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Peru, Griechenland sowie Brasilien, ist eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Das Gesamt-Nominalvolumen aller Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Tochtergesellschaften (im Wesentlichen Peru, Griechenland, Brasilien) belief sich zum 31. Dezember 2025 auf 2.241,7 Mio €.

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

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

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

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

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

Währungsrisiko

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

Währungskurssensitivität

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

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

Zinsänderungsrisiko

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

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

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

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

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

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

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

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

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2025 und unter den getroffenen Annahmen, resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 35,4 Mio € (im Vorjahr: 34,5 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 35,4 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 35,4 Mio € (im Vorjahr: 34,5 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

in Mio €	Zinssensitivität	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2025	35,4	0,0	35,4
31.12.2024	34,5	0,0	34,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 44,6 Mio € (im Vorjahr: 21,0 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 44,6 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 142 Basispunkte (im Vorjahr: 79 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

in Mio €	Zinssensitivität	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2025	35,4	0,0	35,4
31.12.2024	34,5	0,0	34,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 142 Basispunkte (im Vorjahr: 79 Basispunkte) beträgt 37,5 Mio € (im Vorjahr: –9,8 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 37,5 Mio € höher (niedriger).

Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen und verfolgt darüber hinaus die Entwicklung auf den verschiedenen Finanzierungsmärkten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2025	31.12.2024
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	5,7	6,4
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	4,2	3,7

Die beiden Verschuldungskennzahlen haben sich gegenüber dem Vorjahresniveau verbessert und die Verschuldungskennzahl EBITDA/Interest Expense liegt weiterhin innerhalb der angestrebten Bandbreite. Es wird erwartet, dass sich auch die Verschuldungskennzahl Net Debt/EBITDA perspektivisch wieder dem Zielwert von maximal fünf annähert.

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2025 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

48 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen sowie zu assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen von 31,31 % (2024: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, Frankfurt am Main, von 21,12 % (2024: 20,92 %) sowie des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrages vom 18./23. April 2001, zuletzt geändert am 17. April 2024, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, sodass der Stimmrechtsanteil der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH der Stadt Frankfurt am Main zuzurechnen ist. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen insbesondere die Mainova AG und deren Tochterunternehmen.

Alle Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2025	2,8	0,6	128,5	1,3	20,8
Umsatzerlöse	2024	2,6	0,6	139,0	1,3	21,1
	2025	2,1	7,6	96,2	3,7	51,6
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2024	3,1	6,5	94,5	5,1	86,5
	2025	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0
Zinsen	2024	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0
	2025	0,0	0,0	32,8	0,1	0,0
Forderungen	2024	0,0	0,0	23,6	0,1	0,2
	2025	0,0	0,0	102,4	0,2	0,0
Darlehensforderungen	2024	0,0	0,0	83,3	0,2	0,0
	2025	0,1	0,0	14,8	0,1	4,9
Verbindlichkeiten	2024	0,4	0,3	7,8	0,5	0,5

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 45 und Tz. 46 verwiesen. Die Darlehensforderungen gegenüber Konzern-Gesellschaften sind zum Teil besichert.

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihre Familienangehörigen definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Managements

Mio €	2025	2024
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	7,2	7,0
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,5	0,8
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	2,9	3,1
Gesamt	10,6	10,9

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2025 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 54).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 2,8 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €).

49 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Demnach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebssicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International-Civil-Aviation-Organization-(ICAO-)-Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrsentgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrsentgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafenentgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte sind zu unterscheiden in Start- und Landeentgelte inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt, Abstellentgelte, Passagier- und Sicherheitsentgelte sowie seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Frankfurt Main ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und ländlichen Raum (HMWEVW). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt und wird in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.
- Ab dem 1. Januar 2025 erfolgte eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 5,7 %.
- Zum 1. Januar 2026 tritt eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 3,9 % vorsieht. Diese Erhöhung geht aus einem Entgeltabkommen hervor, welches mit den Fluggesellschaften und deren Verbänden für die Jahre 2025 bis 2028 abgeschlossen wurde. Das Abkommen sieht sowohl weitere Entgeltanpassungen in den Jahren 2027 und 2028 vor sowie ein auf Wachstum ausgerichtetes Interkont-Incentive-Programm mit dem Ziel, die Hub-Funktionalität zu fördern.
- Flughafenentgelte machten im Berichtsjahr 36,80 % (im Vorjahr: 36,29 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG im Jahr 2025 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 11,40 % (im Vorjahr: 13,30 %) und auf Infrastrukturentgelte 14,30 % (im Vorjahr: 13,95 %).

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 37,50 % (im Vorjahr: 36,46 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen. Am 18. Oktober 2022 wurde die Verlängerung der Konzession um fünf Jahre bis November 2046 beschlossen. Mit der Verlängerung geht eine zusätzliche Investitionsverpflichtung in Höhe von 10 Mio € einher.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hatte der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafenentgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafenentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt nach der im Jahr 2022 beschlossenen Verlängerung 40 Jahre. Weitere Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber) den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und den Ausbau, die Erhaltung und die Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde im Jahr 2017 von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert und endet unter Berücksichtigung einer bestehenden zehnjährigen Verlängerungsoption in 2051. Mit der Verabschiedung der Änderungen wurde der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben. Im Gegenzug ist sie verpflichtet, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren. Am 1. Juli 2025 wurde das neue Passagierterminal in Betrieb genommen. Somit ist das Ausbauprogramm, das auch die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn inklusive der Vorfelder und Rollwege mit weiterer peripherer Infrastruktur sowie die Sanierung der bestehenden Start- und Landebahn umfasste, abgeschlossen.

Neben den Investitionen bestehen für die Gesellschaft weitere Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafeninfrastruktur.

Der Konzessionsnehmer ist zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Landeentgelte und 20 % der internationalen Passagierentgelte (TUUA). Des Weiteren wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu

erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafenentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

Fraport Regional Airports of Greece

Am 14. Dezember 2015 unterzeichneten Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regionalflughäfen. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren. Nach Ablauf der 40-jährigen Konzessionslaufzeit kann mit beiderseitigem Einverständnis die Laufzeit jeweils um weitere zehn Jahre einmalig verlängert werden.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegendem Passagier zu. Seit 2021 wird gemäß Konzessionsvertrag zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B erhoben.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Die Baumaßnahmen wurden im April 2021, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, abgeschlossen. Darüber hinaus werden in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafenentgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughäfen einschließlich durchgeführter Investitionen in einem definierten, ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre beziehungsweise von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Porto Alegre von 25 Jahren. Darüber hinaus ist unter gewissen Voraussetzungen jeweils eine einmalige Verlängerung um fünf weitere Jahre möglich. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

Zusätzlich zu den geleisteten initialen Konzessionsgebühren sind im Fraport-Konzern weitere Anschaffungskosten in Höhe von rund 54,2 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Konzession angefallen.

Neben den genannten Zahlungen sind seit 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 9,4 Mio BRL für den Flughafen Fortaleza zu leisten. Für den Flughafen Porto Alegre wurde im Geschäftsjahr 2022 eine Vereinbarung mit den Behörden zur vorzeitigen Zahlung der gesamten fixen Mindestkonzessionszahlungen in Höhe von 37,6 Mio BRL (rund 6,7 Mio €) getroffen. Die Zahlung erfolgte bereits im Dezember 2022. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten. Zur Kompensation der negativen Effekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie wurden im Geschäftsjahr 2025 erneut Erstattungsansprüche an beiden Flughäfen realisiert. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf Tz. 7 verwiesen. Die bestehenden Erstattungsansprüche werden in den Folgejahren gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet.

Zudem bestehen im Rahmen der Konzessionsverträge Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre im zweiten Quartal 2022 wurden die geplanten großen Infrastrukturmaßnahmen an beiden Flughäfen abgeschlossen. Im Mai 2024 war der Flughafen in Porto Alegre von starken Überschwemmungen im Bundesstaat betroffen, die zu einer rund sechsmonatigen Einstellung des Flugbetriebs führten und erhebliche Schäden an der Infrastruktur verursachten. Nach der Wiederaufnahme des vollen Betriebs im Dezember 2024 konnte sich der Flughafen im Jahr 2025 nahezu vollständig von der Betriebsunterbrechung erholen.

Für die Gesellschaften bestehen darüber hinaus weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der beiden Flughäfen ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafenentgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughafeninfrastruktur in einem Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen, der den ordnungsgemäßen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

50 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 28. Februar 2026 starteten Israel und die Vereinigten Staaten von Amerika einen koordinierten Angriff auf iranisches Staatsgebiet. Die konkreten Auswirkungen dieser militärischen Eskalation auf den Fraport-Konzern lassen sich derzeit nur schwer abschätzen. Einschränkungen von Lufträumen, steigende Ölpreise und in der Folge höhere Ticketpreise könnten, auch über die Dauer des Konflikts hinaus, zu einer Buchungszurückhaltung oder einer Umlenkung von Passagierströmen führen und sich negativ auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2026 auswirken. Gleichzeitig könnten sich durch veränderte Passagierströme auch kompensatorische Effekte für die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung ergeben. Das direkte Verkehrsaufkommen auf Strecken von und nach Nahost lag für den Flughafen Frankfurt im Geschäftsjahr 2025 bei rund 5 %. Die weiteren Konzern-Flughäfen verzeichneten geringere entsprechende Verkehrsanteile.

Aufgrund der geografischen Nähe kann sich die geopolitische Situation darüber hinaus negativ insbesondere auf die Verkehrsentwicklung an den europäischen, touristisch ausgerichteten Standorten des Fraport-Konzerns auswirken. Im Jahr 2025 verzeichneten die touristisch geprägten Konzern-Flughäfen in Bulgarien, Griechenland und der Türkei insgesamt rund 80 Mio Passagiere.

Abhängig von der Dauer und dem Ausmaß des Konflikts könnte sich dieser negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Aufgrund der derzeitigen Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der Dauer der militärischen

Eskalation und möglicher kompensatorischer Effekte wurde die Prognose des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisentwicklung für 2026 nicht angepasst.

Geopolitische Risiken und Unsicherheiten, wurden bereits bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses im Anhang (Tz. 4) und im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts zum 31. Dezember 2025 berücksichtigt.

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren wesentlichen Ereignisse für den Fraport-Konzern stattgefunden.

51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2025 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- AirlT Services GmbH
- Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- Airport Cater Service GmbH
- Fraport Ausbau Süd GmbH
- Fraport Casa GmbH
- Fraport Passenger Services GmbH
- FraSec Fraport Security Services GmbH
- FraSec Services GmbH
- FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2025 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch:

- Fraport Facility Services GmbH
- Fraport Ground Services GmbH
- FraSec Flughafensicherheit GmbH

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2025 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 21. Januar 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 16. Januar 2025

die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,99 % (das entspricht 2.769.395 Stimmrechten) betragen hat.

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 31. Januar 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 28. Januar 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,00 % (das entspricht 2.776.393 Stimmrechten) betragen hat.

ATLAS Infrastructure Partners Ltd., London, England, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 19. Februar 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 7. Februar 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,55 % (das entspricht 2.362.357 Stimmrechten) betragen hat.

First Maven Pty Ltd., Melbourne, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 28. März 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 24. März 2025 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99 % (das entspricht 4.617.106 Stimmrechten) betragen hat.

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 4. April 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 3. April 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,88 % (das entspricht 2.667.344 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 18. August 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 13. August 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.779.683 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 17. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 12. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,93 % (das entspricht 2.712.257 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 18. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 15. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,04 % (das entspricht 2.811.342 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 22. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 17. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,98 % (das entspricht 2.751.560 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 24. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 19. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,11 % (das entspricht 2.880.321 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2025 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2025 52,43 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 21,12 %.

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2025): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % (Mitteilung vom 25. Juni 2010), First Maven Pty Ltd. 4,99 %, BlackRock, Inc. 3,11 %, Lazard Asset Management LLC 3,07 % (Mitteilung vom 7. November 2024). Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 27,96 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

53 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 12. Dezember 2025 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmenshomepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2025

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt.

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 518,8 Tsd € (im Vorjahr: 774,4 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	2025				2024
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	776,8	1.620,6	849,0	2.397,4	2.352,8
Anke Giesen	544,5	721,3	161,8	1.265,8	1.729,5
Julia Kranenberg	532,2	894,9	591,1	1.427,1	1.157,4
Dr. Pierre Dominique Prümm	544,1	1.206,5	647,0	1.750,6	1.549,2
Prof. Dr. Matthias Zieschang	608,7	1.288,5	647,0	1.897,2	1.866,7
Summe	3.006,3	5.731,8	2.895,9	8.738,1	8.655,6

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (Zuführung zur Tantiemerückstellung 2025) sowie die zugewendete PSP-Tranche 2025 zum Auslobungszeitpunkt. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ ist die PSP-Tranche 2025 enthalten.

Erfasster Aufwand aus PSP für den Vorstand

in Tsd €	2025	2024
Dr. Stefan Schulte	1.247,5	1.373,0
Anke Giesen	671,3	1.046,3
Julia Kranenberg	633,1	530,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	771,0	707,5
Prof. Dr. Matthias Zieschang	1.015,4	1.046,3
Summe	4.338,3	4.703,3

Der erfasste Aufwand aus PSP beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten PSP-Tranchen für die aktiven Vorstände.

Darüber hinaus wurde ein Aufwand aus der Zuführung zu den Rückstellungen für die noch nicht ausgezahlte PSP-Tranche 2022 für das ehemalige Vorstandsmitglied Michael Müller (ausgeschieden am 30. September 2022) in Höhe von 38,4 Tsd € (im Vorjahr: 132,6 Tsd €) erfasst.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2025 insgesamt mit 1.574,9 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.515,5 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.980 Tsd € (im Vorjahr: 1.919 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betrugen zum Bilanzstichtag 10.682 Tsd € (im Vorjahr: 11.430 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.551 Tsd € (im Vorjahr: 22.475 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 55 und Tz. 56 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2025

Im Geschäftsjahr 2025 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 116,0 Tsd € (im Vorjahr: 132,8 Tsd €).

Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR veröffentlicht.

55 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Fraport Ausbau Süd GmbH Mitglied im Aufsichtsrat: – RWE AG (seit 30.4.2025) Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften: – President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) – Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre – Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza
Vorstand Retail & Real Estate Anke Giesen (bis 31.12.2025)	Mitglied im Aufsichtsrat: – AXA Konzern AG – Fraport Ausbau Süd GmbH Mitglied im Präsidium: – Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)
Vorstand Arbeitsdirektorin Julia Kranenberg	Vorsitzende des Aufsichtsrats: – Fraport Ground Services GmbH Mitglied im Aufsichtsrat: – Fraport Ausbau Süd GmbH Mitglied der Gesellschafterversammlung: – Airport Cater Service GmbH – Medical Airport Service GmbH – Terminal for Kids gGmbH – Terminal for Kids Services GmbH – Fraport Ground Services GmbH Mitglied des Verwaltungsausschusses: – Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden Mitglied im Präsidium: – Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände
Vorstand Aviation & Infrastruktur Dr. Pierre Dominique Prümm	Board Director: – Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL Vorsitzender des Aufsichtsrats: – FraSec Fraport Security Services GmbH Mitglied im Aufsichtsrat: – Fraport Ausbau Süd GmbH Mitglied des Vorstands: – Flughafen Forum und Region – stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF) Mitglied im Präsidium: – DVF Deutsches Verkehrsforum e.V. (Präsident) (seit 5.11.2025) (Schatzmeister) (bis 4.11.2025) Mitglied im Beirat: – DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (seit 1.1.2025)
Vorstand Controlling & Finanzen Prof. Dr. Matthias Zieschang	Mitglied im Aufsichtsrat: – Fraport Ausbau Süd GmbH Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften: – Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) Mitglied im Verwaltungsrat: – Frankfurter Sparkasse Vorsitzender des Börsenrats: – FWB Frankfurter Wertpapierbörse

56 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Michael Boddenberg

Hessischer Minister der Finanzen a.D.

(Bezüge 2025: 157.000 €; Bezüge 2024: 153.000 €)

Stellvertretender Vorsitzender

Mathias Venema

Gewerkschaftssekretär ver.di Hessen

(Bezüge 2025: 94.500 €; 2024: 91.500 €)

Devrim Arslan

Vorstandsvorsitzender der Komba Gewerkschaft KV Flughafen Frankfurt

(Bezüge 2025: 62.000 €; 2024: 61.000 €)

Karina Becker-Lienemann

Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG,

Vorsitzende des Konzern-Betriebsrats der Gebr. Heinemann SE & Co. KG,

Mitglied im Konzern-Betriebsrat der Fraport AG

(Bezüge 2025: 77.000 €; 2024: 73.000 €)

Dr. Bastian Bergerhoff

Stadtkämmerer und Personaldezernent der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2025: 70.000 €; 2024: 69.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied des Vorstands:

– Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischergewerbes (Zentrag eG)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Institute for Law and Finance

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport Ground Services GmbH

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

- Mainova AG
- Messe Frankfurt GmbH
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Süwag
- Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH
- Thüga AG

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Dom Römer GmbH (stellv. Vorsitzender)
- FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- Stiftung Hospital zum Heiligen Geist

Mitglied in Betriebskommissionen:

- Hafen und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- Kita Frankfurt Die städtischen Kinderzentren
- Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- Städtische Kliniken Frankfurt am Main - Höchst
- Volkshochschule Frankfurt am Main

Mitglied im Beirat:

- FinTech Community Frankfurt GmbH (stellv. Mitglied)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hakan Bölükmeşe

freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 89.000 €; 2024: 87.000 €)

Ines Born

Gewerkschaftssekretärin, Ressortkoordinatorin, ver.di Bundesverwaltung, Ressort 3

(Bezüge 2025: 41.000 €; 2024: 40.000 €)

Kathrin Dahnke

Selbstständige Unternehmensberaterin

(Bezüge 2025: 81.917,81 €; 2024: 56.000 €)

Dr. Margarete Haase

selbstständige Unternehmensberaterin

(Bezüge 2025: 113.000 €; 2024: 107.000 €)

Harry Hohmeister

Business Advisor und ehemaliges Vorstandsmitglied der Lufthansa Group (bis 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 15.095,89 €; 2024: 40.000 €)

Mike Josef

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2025: 63.000 €; 2024: 61.000 €)

Frank-Peter Kaufmann

Pensionär, selbstständiger Unternehmensberater (bis 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 30.164,38 €; 2024: 73.000 €)

Sidar Kaya

2. stellvertretender BR-Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs der Fraport AG/FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 76.000 €; 2024: 75.000 €)

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D., Rechtsanwalt (bis 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 41.246,57 €; 2024: 105.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– B. Braun SE, Melsungen (bis 31.3.2026)
– Knorr-Bremse AG, München
– Jungheinrich AG, Hamburg
– Aurubis AG, Hamburg

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

– ams OSRAM AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

– ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– ABG Frankfurt Holding
– Bäderbau Frankfurt GmbH & Co. KG
– Bäderbetriebe Frankfurt GmbH
– FrankfurtRheinMain GmbH
– Mainova AG
– Messe Frankfurt GmbH
– RMV GmbH
– Sportpark Stadion Frankfurt am Main Holding GmbH
– Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ground Services GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Dietz AG

Non executive Director:

– European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)

Vorsitzender des Beirats:

– Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises (bis 13.3.2025)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Karin Knappe

Leiterin Diversity und Inclusion Fraport AG und Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 77.000 €; 2024: 73.000 €)

Felix Kreutel

Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG

(Bezüge 2025: 63.000 €; 2024: 59.000 €)

Benedikt Kuhn

Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei des Landes Hessen
(seit 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 44.000 €)

Dr. Michael Niggemann

Vorstand Personal und Recht Deutsche Lufthansa AG (Arbeitsdirektor)
(seit 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 26.000 €)

Matthias Pöschko

Feuerwehrmann

(Bezüge 2025: 78.000 €; 2024: 72.000 €)

Sonja Wärtges

Vorsitzende des Vorstands der Branicks Group AG (vormals DIC Asset AG)

(Bezüge 2025: 76.000 €; 2024: 74.000 €)

Marius Weiß

Mitglied des Hessischen Landtags, selbständiger Rechtsanwalt
(seit 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 47.000 €)

Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH

(Bezüge 2025: 76.000 €; 2024: 72.000 €)

Özgür Yalcinkaya

1. stellvertretender BR-Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs der Fraport AG/FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 77.000 €; 2024: 74.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Vorstand:

- Vertreterversammlung Unfallkasse Hessen
- Vertreterversammlung Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V.

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Medizinischer Dienst Hessen

Vertreterversammlung:

- Mitglied der Vertreterversammlung Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Mitglied im Kuratorium der Konrad Adenauer Stiftung (seit 14.3.2025)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Fraport Facility Services GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH

Mitglied im Beirat:

- Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG (seit 1.8.2025)
- Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH (seit 1.8.2025)

Mitglied im Vorstand:

- Stiftung Flughafen Frankfurt/Main für die Region

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Messe Frankfurt GmbH (bis 31.3.2025)
- HA Hessen Agentur GmbH
- Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Rheingau Musik Festival Konzertgesellschaft mbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Lufthansa Cargo AG
- Eurowings GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei (seit 19.3.2025)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA

Mitglied des Aufsichtsrats:

- VIB Vermögen AG (bis 28.9.2025)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Hessische Staatsweingüter GmbH
- Hr Werbung GmbH (bis 30.6.2025)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Rundfunkrat des HR (bis 30.6.2025)
- Wirtschaftsbeirat der WI Bank (bis 30.6.2025)
- Verbandsvorstand der Nassauischen Sparkasse
- Beirat der Hochschule Fresenius
- Gesellschafterversammlung RTK Holding GmbH
- Beirat Regionale Diakonie Wiesbaden/RTK

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Ford Otomotiv Sanayi A.S., Istanbul, Türkei
- Aumovio SE, Frankfurt am Main (seit 21.8.2025)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Fraport Ground Services GmbH

57 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2025	100	-188	-9 ¹⁾
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2024	100	-180	-36 ¹⁾
	2025	100	2.252	121 ³⁾
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2024	100	2.252	866 ³⁾
	2025	100	162.639	7.295 ³⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2024	100	162.630	9.684 ³⁾
	2025	100	26	90 ³⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	26	90 ³⁾
	2025	100	0	0 ^{1) 2)}
Daport S.A., Dakar, Senegal	2021	100	421	-4 ¹⁾
	2025	51	1.118	124
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2024	51	1.269	184
	2025	100	355	-114
Fraport Antalya Havalimani İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2024	100	384	-221
	2025	100	1.796	947
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2024	100	2.236	980
	2025	100	222	-313 ³⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	534	505 ³⁾
	2025	100	593	594
Fraport Australia Pty Ltd. Sydney/Australien	2024	100	0	0
	2025	100	31.116	679
Fraport Baltimore LLC, Baltimore, USA (vormals: Fraport Maryland Inc., Baltimore, USA)	2024	100	34.374	7.421
Fraport Baltimore Partnership LLC, Baltimore, USA	2025	70	-504	-523 ⁴⁾
	2025	100	61	0
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2024	100	61	-1
	2025	100	95.783	5.414
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2024	100	97.077	3.824
	2025	100	124.115	5.974
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2024	100	128.104	-11.783
	2025	100	2	-1 ¹⁾
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2024	100	5	-2 ¹⁾
	2025	100	42.006	1.536 ³⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2024	100	42.009	1.468 ³⁾
	2025	100	7.730	386
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2024	100	7.320	169
	2025	100	8.663	1.052
Fraport Cleveland LLC, Cleveland, USA (vormals: Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA)	2024	100	8.633	1.884
	2025	100	4.742	5.665 ³⁾
Fraport Facility Services GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	4.735	2.033 ³⁾
	2025	100	1.975	-17.624 ³⁾
Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	1.661	-6.543 ³⁾
	2025	100	16.665	4.262 ^{3) 5)}
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2024	100	11.638	5.555 ^{3) 5)}
	2025	100	374.697	11.192
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2024	100	363.505	10.371
	2025	100	342.205	-143
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2024	100	342.348	365

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Fraport Nashville LLC, Nashville, USA (vormals: Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA)	2025	100	9.689	2.930
	2024	100	7.752	7.911
Fraport New York LLC, New York, USA (vormals: Fraport New York Inc., New York, USA)	2025	100	7.422	1.885
	2024	100	6.329	7.229
Fraport Newark LLC, Newark, USA	2025	100	3.162	253
	2024	100	3.293	279
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	36	1
	2024	100	35	2
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	37	1
	2024	100	36	2
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2025	99,99	0	0 ¹⁾
	2024	99,99	0	0 ¹⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2025	100	780	754
	2024	100	2.888	499
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	350	-997 ³⁾
	2024	100	350	-375 ³⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2025	100	5.004	75 ^{3) 5)}
	2024	100	4.976	1.527 ^{3) 5)}
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	53	2
	2024	100	51	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2025	100	8.263	4.615 ^{3) 5)}
	2024	100	7.925	4.451 ^{3) 5)}
Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, Griechenland	2025	65	165.870	69.745
	2024	65	166.127	70.040
Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, Griechenland	2025	65	160.108	34.777
	2024	65	142.325	38.603
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A., Athen, Griechenland	2025	65	14.260	2.016
	2024	65	12.232	2.432
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2025	100	1.354	-357
	2024	100	1.916	306
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2025	100	185.594	11.404
	2024	100	194.138	8.333
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2025	100	62.487	18.749
	2024	100	65.644	20.421
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2025	60	116.693	10.332
	2024	60	106.309	8.354
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2025	100	-6.146	2.422
	2024	100	-23.990	-9.116
Fraport Washington LLC, Washington, USA	2025	100	728	858
	2024	100	-110	-105
Fraport Washington Partnership LLC, Washington, USA	2025	85	922	-92
	2024	85	2.197	2.225
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	7.518	-1.598 ³⁾
	2024	100	7.538	-1.221 ³⁾
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	4.619	3.576 ³⁾
	2024	100	4.621	-463 ³⁾
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	1.052	1.557 ³⁾
	2024	100	1.061	861 ³⁾
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	25	0 ¹⁾
	2024	100	25	0 ¹⁾
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2025	100	69	63 ³⁾
	2024	100	147	111 ³⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2025	80,01	758.944	-31.797
	2024	80,01	879.411	37.883
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2025	51	12.907	2.788
	2024	51	11.212	2.149

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2025	50	7.885	1.834
AirITSystems GmbH, Hannover	2024	50	7.669	1.990
	2025	50	386	-26
allivate GmbH, Frankfurt am Main	2024	50	412	-113
	2025	40	2.581	681
BFA Antalya Havalimani Yiyecek ve Icecek Hizmetleri A.Ş., Antalya, Türkei	2024	40	2	0
	2025	49	9.056	-4.866
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2024	49	13.896	2.156
	2025	50	2.482	575
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	2024	50	1.906	325
	2025	50	52.514	8.814
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2024	50	46.200	10.958
	2025	50	26	2
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2024	50	25	1
	2025	51/50	128.635	120.893 ⁶⁾
Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş., Antalya, Türkei	2024	51/50	148.657	187.560 ⁶⁾
	2025	49/50	648.624	-146.557 ⁷⁾
Fraport TAV Antalya Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei	2024	49/50	766.318	-33.499 ⁷⁾
	2025	49	15.652	4.894
FraSec Aviation Security GmbH, Frankfurt am Main	2024	49	16.906	5.873
	2025	33,33	3.249	-220
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2024	33,33	3.470	634
Kalamata Airport S.A., Athen, Griechenland	2025	51	899	-201 ⁴⁾
	2025	50	22	1
LogiSpace Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2024	50	21	-4
LogiSpace GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2025	50	6.779	-246 ⁴⁾
	2025	50	24.007	4.065
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2024	50	22.466	3.626
	2025	50	176	17
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2024	50	159	-3
	2025	52	11.627	960
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2024	52	11.592	2.163
	2025	50	4.454	1.149
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2024	50	5.888	1.191
	2025	50	2.953	3
PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg	2024	50	2.945	0
	2025	50	5.629	761
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2024	50	4.868	604

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2025	49	-19.711	-1.728
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2024	49	-17.990	-5.111
	2025	49	-8	133
FraScout GmbH, Offenbach am Main	2024	49	-86	40
	2025	25	0	0 ^{1) 2)}
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern	2022	25	-425.812	-67.604

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
	2025	20	1.570	910
Flughafen Parken GmbH, München	2024	20	1.380	721
	2025	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2024	13,51	0	0 ¹⁾
PCF Perishable-Center GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2025	10	0	0 ²⁾
	2024	10	1.527	2.965
PCF Perishable-Center Verwaltungs-GmbH, Frankfurt am Main	2025	10	0	0 ²⁾
	2024	10	3.876	1.157
	2025	5,1	0	0 ²⁾
The Sqaire GmbH & Co. KG, Bonn	2024	5,1	-688.245	-19.367

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation

²⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor

³⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme

⁴⁾ Zugang im Jahr 2025.

⁵⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)

⁶⁾ 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte

⁷⁾ 49 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte

Frankfurt am Main, 9. März 2026

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte

Julia Kranenberg

Dr. Pierre Dominique Prümm

Prof. Dr. Matthias Zieschang

WEITERE INFORMATIONEN

283 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

284 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

292 Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

296 Zehn-Jahresübersicht

298 Glossar

301 Finanzkalender 2026

301 Verkehrskalender 2026/2027

301 Impressum



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, 9. März 2026

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte

Julia Kranenberg

Dr. Pierre Dominique Prümm

Prof. Dr. Matthias Zieschang

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

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 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, auf den vom Konzernanhang unter den Nummern 44 und 54 aus verwiesen wird, haben wir nicht inhaltlich geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b bis 289e, 315b und 315c HGB und die Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f und 315d HGB, auf die im Abschnitt „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“ des zusammengefassten Lageberichts Bezug genommen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Zudem haben wir die im Unterabschnitt „Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System“ des Abschnitts „Risiko- und Chancenbericht“ als lageberichts-fremd gekennzeichneten Angaben sowie sämtliche Informationen auf Internetseiten der Gesellschaft, auf die über nicht im Gesetz vorgesehene Querverweise vom zusammengefassten Lagebericht aus verwiesen wird, nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS® Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), 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 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025; unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich dabei nicht auf die Inhalte des Vergütungsberichts.
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf die Inhalte der oben genannten Erklärungen und der lageberichts-fremden Angaben sowie nicht auf die Informationen, auf die über die oben genannten nicht vom Gesetz vorgesehenen Querverweise verwiesen wird.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir

sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und dem International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code) und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen und dem IESBA Code 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 zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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.

Nachfolgend stellen wir mit der Werthaltigkeit der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und Sachanlagen den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar.

Unsere Darstellung dieses besonders wichtigen Prüfungssachverhalts haben wir wie folgt strukturiert:

- a) Sachverhaltsbeschreibung (einschließlich Verweis auf zugehörige Angaben im Konzernabschluss)
- b) Prüferisches Vorgehen

Werthaltigkeit der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und der Sachanlagen

- a) Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, weist in ihrem Konzernabschluss unter den langfristigen Vermögenswerten die Posten „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“ in Höhe von insgesamt Mio. EUR 4.414,2 (Vorjahr: Mio. EUR 4.547,5) und „Sachanlagen“ in Höhe Mio. EUR 10.567,5 (Vorjahr: Mio. EUR 9.850,3) aus. Zusammen machen diese Posten rund 73,1 % der Bilanzsumme (Vorjahr: 71,1 %) aus. Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte beinhalten Flughafenkonzessionen, die die jeweilige Flughafen-Betreibergesellschaft berechtigt, Entgelte von Nutzern der Flughafeninfrastruktur über einen vertraglich vereinbarten Zeitraum zu erheben. Im Gegenzug verpflichtet sich die Gesellschaft als Konzessionsnehmer zu Ausbauleistungen sowie dem Betrieb des Flughafens. Von den Sachanlagen entfallen 96,0 % auf Sachanlagen der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Vorjahr: 96,5 %). Die Beurteilung der Werthaltigkeit der Konzessionen und Sachanlagen erfolgt implizit über die Beurteilung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die Vermögenswerte zugeordnet sind. Dabei wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Barwerte der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit werden mittels Discounted-Cashflow-Modellen aus den erwarteten Zahlungsströmen ermittelt, denen die Mittelfristplanung für die Jahre 2026 bis 2031 zugrunde liegt. Aufgrund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt am Main wurde die Planung von den gesetzlichen Vertretern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2032 bis 2035 mit einer langfristigen Wachstumsrate in Höhe von 1,2 % fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen entspricht der Planungszeitraum der Restlaufzeit der Konzessionsvereinbarung. In die Planung fließen Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Parameter ein. Die Abzinsung auf die Barwerte erfolgt mit dem gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Zur Identifikation von Anhaltspunkten für eine Wertminderung wird über ein jährlich aktualisiertes Cashflow-Modell, in welchem teilweise zusätzliche pauschale Risikofaktoren im Diskontierungszinssatz berücksichtigt werden, die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit beurteilt. Ergibt sich bei dieser ersten Überprüfung ein Wertminderungsbedarf, wird der indikative Werthaltigkeitstest auf die Gegebenheiten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit spezifiziert, um einen genaueren Wertminderungsbedarf zu ermitteln.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden bei den Sachanlagen Wertminderungen in Höhe von Mio. EUR 17,1 (Vorjahr: Mio. EUR 20,2) erfasst, die im Wesentlichen aus angepassten Ausbauplanungen am Standort Frankfurt resultieren. Die außerplanmäßigen Abschreibungen basieren nicht auf Wertminderungstests, sondern auf der Beurteilung der Werthaltigkeit einzelner Bauprojekte. Darüber hinaus wurden bezogen auf die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte keine Anzeichen für Wertminderungen identifiziert.

Die durch die gesetzlichen Vertreter vorgenommenen Beurteilungen der Werthaltigkeit sind von deren Einschätzungen hinsichtlich des Vorliegens von Anhaltspunkten für eine mögliche Wertminderung, der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren ermessensbehafteten Annahmen abhängig und dadurch mit Unsicherheiten behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Berechnungen war die Werthaltigkeit der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und der Sachanlagen im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Die Angaben der gesetzlichen Vertreter zu den Bewertungen der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und der Sachanlagen sind in den Abschnitten 4, 10, 18 und 20 des Konzern-Anhangs enthalten.

- b) Im Rahmen unserer Prüfungen haben wir das methodische Vorgehen der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und Sachanlagen nachvollzogen. Hierbei haben wir uns zunächst ein Verständnis über die Geschäftstätigkeit und die eingerichteten Prozesse verschafft und für identifizierte prüfungsrelevante Kontrollen eine Beurteilung der Ausgestaltung vorgenommen sowie festgestellt, ob deren Implementierung erfolgt ist. In diesem Zusammenhang haben wir Befragungen von zuständigen Mitarbeitern durchgeführt sowie Gremienprotokolle, Unterlagen zur Investitionsplanung und Wirtschaftsplanung auf Indizien für potenzielle Wertminderungen durchgesehen. Dabei haben wir insbesondere auf Hinweise zu wesentlichen Risiken, negativen Geschäftsentwicklungen und Anpassungen der Geschäftsstrategie sowie unerwarteten Marktveränderungen geachtet.

Darauf aufbauend haben wir die von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide zur Überprüfung der Werthaltigkeit verwendeten Discounted-Cashflow Modelle anhand von Wesentlichkeitsüberlegungen sowie unter Risikoaspekten ausgewählt und in Hinblick auf die Berechnungsmethodik sowie getroffenen Annahmen kritisch gewürdigt, um das Vorliegen einer Wertminderung zu beurteilen. Die bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme haben wir mit den verabschiedeten Planungen des Konzerns sowie der Gesellschaften abgeglichen und hinsichtlich ihrer Angemessenheit insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen gewürdigt. Dabei haben wir uns mit den getroffenen Annahmen und den herangezogenen Daten kritisch auseinandergesetzt. Soweit wir es für unser Prüfungsurteil für erforderlich erachtet haben, haben wir die Gegebenheiten an ausgewählten ausländischen Flughäfen persönlich in Augenschein genommen, um die in der Konzernplanung getroffenen Annahmen in Hinblick auf ihre Realisierbarkeit einschätzen zu können. Aufgrund der hohen Sensitivität der Bewertungen bezogen auf den jeweils verwendeten Diskontierungszinssatz haben wir uns im Rahmen unserer Prüfung unter Einbeziehung von Spezialisten detailliert mit in die Diskontierungszinssätze eingeflossenen Bewertungsparametern, insbesondere durch Abstimmung mit Marktdaten, auseinandergesetzt. Darüber hinaus haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- den Bericht des Aufsichtsrats,
- den Vergütungsbericht,
- die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, die in der „Konzern-Nachhaltigkeitserklärung“ im zusammengefassten Lagebericht enthalten ist,
- die Erklärung zur Unternehmensführung,
- die als ungeprüft gekennzeichneten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts,
- sämtliche Informationen auf Internetseiten der Gesellschaft, auf die über nicht im Gesetz vorgesehene Querverweise vom zusammengefassten Lagebericht aus verwiesen wird,
- die Versicherungen der gesetzlichen Vertreter nach §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 5 HGB zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht und
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts, welcher uns voraussichtlich erst nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt wird,
- aber nicht den Konzernabschluss, nicht die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, und für den Vergütungsbericht sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder zu 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 zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 im 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 den Geschäftsbetrieb einzustellen, oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, 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 zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht 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 zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, 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.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, 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, sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen 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

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei, die den SHA-256-Wert fd1e3e1b89104f41915891038f49e9fdd4a141bdf830e9ad7407e309c10dc3bf aufweist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen der IDW Qualitätsmanagementstandards angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. 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 – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 als Konzernabschlussprüfer gewählt und im Anschluss mündlich sowie am 11. Dezember 2025 schriftlich vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2023 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.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere sind der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Lüdke.

Frankfurt am Main, den 9. März 2025

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Kirsten Gräbner-Vogel
Wirtschaftsprüferin

gez. Thomas Lüdke
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die zusammengefasste Nachhaltigkeitserklärung

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

Prüfungsurteil

Wir haben die im Abschnitt „Konzern-Nachhaltigkeitserklärung“ des mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Lageberichts enthaltene Nachhaltigkeitserklärung, die die Konzernnachhaltigkeitserklärung und die nichtfinanzielle Erklärung des Mutterunternehmens zusammenfasst, der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 (nachfolgend die „zusammengefasste Nachhaltigkeitserklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 289b bis 289e, 315b und 315c HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung aufgestellt.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren Verweise auf Informationen der Gesellschaft außerhalb des zusammengefassten Lageberichts sowie in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung genannte Informationen aus Quellen aus der Wertschöpfungskette.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die zusammengefasste Nachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 289b bis 289e, 315b und 315c HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass die in der beigelegten zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt IRO-1 der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die Angaben in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu den oben genannten Bestandteilen der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung, die nicht Gegenstand unserer Prüfung waren.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen der IDW Qualitätsmanagementstandards und des International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die zusammengefasste Nachhaltigkeitserklärung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Abschnitt „Allgemeine Informationen“ der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher. Auch die Quantifizierung von nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung angegeben wurden, unterliegt inhärenten Unsicherheiten.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die zusammengefasste Nachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.

- analytische Prüfungshandlungen bzw. Einzelfallprüfungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung gewürdigt.

Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen den Vermerk auf Grundlage unserer mit der Gesellschaft geschlossenen Auftragsvereinbarung (einschließlich der „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ vom 1. Januar 2024 des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V.). Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen.

Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Frankfurt am Main, den 9. März 2026

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kirsten Gräbner-Vogel
Wirtschaftsprüfer

Thomas Lüdke
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung¹⁾

in Mio €	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Umsatzerlöse	4.432,2	4.427,0	4.000,5	3.194,4	2.143,3	1.677,0	3.705,8	3.478,3	2.934,8	2.586,2
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	0,4	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	73,7	62,3	50,5	39,9	38,0	37,9	37,9	35,9	36,3	34,9
Sonstige betriebliche Erträge	52,4	86,6	59,0	139,3	354,6	81,8	40,9	88,2	38,9	332,9
Gesamtleistung	4.558,3	4.575,9	4.110,0	3.373,6	2.535,9	1.796,7	3.785,0	3.602,7	3.010,4	2.954,4
Materialaufwand	-1.593,0	-1.851,5	-1.637,3	-1.101,6	-750,7	-688,6	-1.197,4	-1.089,1	-720,4	-621,9
Personalaufwand	-1.301,0	-1.202,4	-1.076,0	-1.036,7	-884,3	-1.212,1	-1.222,8	-1.182,3	-1.092,9	-1.066,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-227,4	-220,2	-192,7	-205,5	-143,9	-146,6	-184,5	-202,3	-193,9	-211,7
EBITDA	1.436,9	1.301,8	1.204,0	1.029,8	757,0	-250,6	1.180,3	1.129,0	1.003,2	1.054,1
Abschreibungen	-551,5	-532,3	-501,2	-465,3	-443,3	-457,5	-475,3	-398,5	-360,2	-360,4
Betriebliches Ergebnis/EBIT	885,4	769,5	702,8	564,5	313,7	-708,1	705,0	730,5	643,0	693,7
Zinsergebnis	-202,4	-204,8	-217,0	-260,5	-224,9	-165,8	-165,0	-168,4	-157,5	-106,9
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	-34,4	74,0	84,5	77,0	18,8	-55,0	46,1	98,8	30,9	-4,6
Sonstiges Finanzergebnis	8,1	43,0	-16,4	-147,1	8,8	-4,3	3,9	9,5	-10,3	-0,8
Finanzergebnis	-228,7	-87,8	-148,9	-330,6	-197,3	-225,1	-115,0	-60,1	-136,9	-112,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	656,7	681,7	553,9	233,9	116,4	-933,2	590,0	670,4	506,1	581,4
Ertragsteuern	-188,6	-179,8	-123,4	-67,3	-24,6	242,8	-135,7	-164,7	-146,4	-181,1
Konzern-Ergebnis	468,1	501,9	430,5	166,6	91,8	-690,4	454,3	505,7	359,7	400,3
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	36,3	51,3	37,3	34,2	9,0	-32,8	33,6	31,8	29,5	24,9
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	431,6	450,6	393,2	132,4	82,8	-657,6	420,7	473,9	330,2	375,4
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	4,67	4,88	4,26	1,43	0,90	-7,12	4,55	5,13	3,57	4,07
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	4,67	4,88	4,26	1,43	0,89	-7,09	4,54	5,11	3,56	4,06

Kennzahlen	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Operativer Cash Flow (Mio €)	1.328,3	1.179,1	863,2	787,3	392,6	-236,2	952,3	802,3	818,7	583,2
Free Cash Flow (Mio €)	24,4	-674,7	-656,4	-741,0	-772,3	-1.400,0	-373,5	6,8	393,1	301,7
EBITDA-Marge (%)	32,4	29,4	30,1	32,2	35,3	-14,9	31,9	32,5	34,2	40,8
EBIT-Marge (%)	20,0	17,4	17,6	17,7	14,6	-42,2	19,0	21,0	21,9	26,8
Umsatzrendite (%)	14,8	15,4	13,8	7,3	5,4	-55,6	15,9	19,3	17,2	22,5
Fraport-Assets (Mio €)	14.209,0	13.988,8	12.477,7	11.383,8	10.208,6	9.249,3	8.952,4	7.688,8	6.965,8	6.069,2
ROFRA (%)	6,6	6,3	6,6	6,0	3,4	-8,3	8,8	11,1	10,0	11,4
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	69,95	58,50	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17
Dividende je Aktie (€)	1,00 ²⁾	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,50	1,50
Passagieraufkommen in Frankfurt	63.186.114	61.561.247	59.355.389	48.918.482	24.812.849	18.768.601	70.556.072	69.510.269	64.500.386	60.786.937
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	19.587	19.001	17.840	18.850	18.419	21.164	22.514	21.961	20.673	20.322

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	92,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	184,9	184,9	138,7	138,7
Netto-Finanzschulden (Mio €)	8.190,5	8.388,5	7.712,6	7.058,7	6.369,7	5.533,5	4.147,0	3.545,4	3.512,4	2.355,9
Capital Employed (Mio €)	13.371,7	13.217,1	12.031,3	10.968,1	10.122,8	9.152,3	8.590,1	7.540,8	7.241,8	5.957,5
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	5,7	6,4	6,4	6,9	8,4	-22,1	3,5	3,1	3,5	2,2
Gearing Ratio (%)	158,1	173,7	178,6	180,6	169,7	152,9	93,3	88,7	94,2	65,4
Verschuldungsgrad (%)	40,0	41,4	40,8	40,1	39,2	39,3	32,8	31,0	32,4	26,6
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	616,6	711,4	893,5	896,6	1.622,4	-2.342,7	435,5	441,9	444,2	404,0
Working Capital (Mio €)	3.029,1	3.071,1	3.035,2	2.432,6	2.608,3	1.675,6	558,4	717,9	575,1	840,9
Konzern-Liquidität (Mio €)	3.876,0	3.936,6	4.041,3	3.866,9	3.564,3	2.213,7	1.156,3	1.163,2	1.018,6	1.247,5

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

²⁾ Vorschlag

Konzern-Bilanz¹⁾

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	4.414,2	4.547,5	4.146,8	3.769,1	3.416,4	3.221,2	3.284,1	2.844,3	2.621,1	516,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	97,2	98,6	97,0	95,9	105,8	119,1	131,1	134,5	132,4	146,7
Sachanlagen	10.567,5	9.850,3	8.951,5	8.371,8	7.898,4	7.330,3	6.837,9	6.081,7	5.921,5	5.954,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	80,3	82,6	69,5	69,1	88,6	123,3	93,3	88,8	96,4	79,6
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	478,4	556,8	518,0	491,4	71,3	165,5	242,2	260,0	268,1	209,7
Andere Finanzanlagen	682,1	834,3	953,1	1.173,4	932,3	350,3	503,0	426,1	488,6	561,7
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	93,2	107,9	100,2	87,2	276,6	233,2	193,7	195,0	190,9	173,3
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	81,8	85,5	95,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Latente Steueransprüche	87,0	93,0	102,3	159,5	182,6	175,8	78,6	56,7	41,0	36,9
Langfristige Vermögenswerte	16.601,0	16.275,8	15.053,1	14.236,7	12.991,3	11.971,2	11.576,9	10.106,4	9.779,3	7.697,7
Vorräte	29,4	24,8	28,0	25,5	20,3	22,3	23,6	28,9	29,3	37,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	280,8	288,6	271,5	177,1	152,3	125,4	203,1	177,9	143,5	129,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	807,4	983,7	1.085,2	409,0	272,7	321,0	203,3	304,3	245,5	259,7
Ertragsteuerforderungen	27,8	33,7	42,5	33,3	20,9	10,1	25,2	13,1	5,4	11,9
Zahlungsmittel	2.737,9	2.646,2	2.410,5	2.585,2	2.662,8	1.864,4	788,9	801,3	629,4	736,0
Kurzfristige Vermögenswerte	3.883,3	3.977,0	3.837,7	3.230,1	3.129,0	2.664,2	1.447,4	1.325,5	1.053,1	1.175,1
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0	0,1	11,4	119,7	0,0	0,0	17,2	0,0	0,0
Gezeichnetes Kapital	924,7	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,6
Kapitalrücklage	602,4	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	596,3
Gewinnrücklagen	3.654,1	3.306,2	2.796,3	2.387,0	2.230,7	2.096,4	2.920,7	2.657,9	2.345,7	2.220,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	5.181,2	4.828,6	4.318,7	3.909,4	3.753,1	3.675,8	4.443,1	4.180,3	3.868,1	3.740,3
Nicht beherrschende Anteile	336,8	349,5	273,6	222,5	155,9	139,9	180,1	187,7	160,6	101,1
Eigenkapital	5.518,0	5.178,1	4.592,3	4.131,9	3.909,0	3.758,7	4.623,2	4.368,0	4.028,7	3.841,4
Finanzschulden	10.794,0	10.996,8	10.232,5	9.716,0	9.306,4	6.936,5	4.746,8	4.100,3	3.955,6	3.236,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	80,6	81,3	78,6	62,3	71,8	42,6	41,4	45,5	42,4	41,8
Sonstige Verbindlichkeiten	1.221,3	1.142,9	1.153,1	1.168,0	1.193,4	1.147,7	1.279,4	1.016,7	1.090,1	408,0
Latente Steuerverpflichtungen	201,1	164,1	52,1	41,3	37,7	39,7	212,7	228,3	203,8	173,6
Pensionsverpflichtungen	35,0	36,5	35,8	31,7	41,7	46,7	40,2	31,7	34,2	33,2
Ertragsteuerrückstellungen	27,9	63,2	47,3	77,0	83,7	51,0	69,7	74,2	70,3	71,8
Sonstige Rückstellungen	127,7	113,3	118,9	136,3	160,7	196,5	158,7	160,2	147,2	147,2
Langfristige Schulden	12.487,6	12.598,1	11.718,3	11.232,6	10.895,4	9.631,7	7.828,3	5.656,9	5.543,6	4.112,5
Finanzschulden	1.272,5	1.328,3	1.521,4	1.209,6	627,6	810,7	556,5	608,3	575,4	366,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	392,9	488,5	430,8	444,4	298,8	294,6	297,3	286,5	185,9	146,7
Sonstige Verbindlichkeiten	461,3	417,4	371,7	353,1	282,2	330,4	347,0	275,6	249,7	145,7
Ertragsteuerrückstellungen	119,3	46,3	73,3	24,7	29,4	43,1	59,7	43,9	33,1	42,9
Sonstige Rückstellungen	232,7	196,1	183,1	199,2	189,5	383,0	194,7	201,1	216,0	217,1
Kurzfristige Schulden	2.478,7	2.476,6	2.580,3	2.231,0	1.427,5	2.192,2	1.802,2	1.415,4	1.260,1	918,9
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	0,0	0,0	0,0	12,1	8,1	0,0	0,0	8,8	0,0	0,0
Bilanzsumme	20.484,3	20.252,8	18.890,9	17.607,6	16.240,0	15.582,6	14.253,7	11.440,3	10.832,4	8.872,8

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte	+2,0	+8,1	+5,7	+9,6	+8,5	+3,4	+14,6	+3,3	+27,0	-2,9
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile)	+7,3	+11,8	+10,5	+4,2	+3,7	-18,6	+11,2	+7,1	+3,5	+8,7
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	81,0	80,4	79,7	80,9	80,0	76,8	81,2	88,3	90,3	86,8
Eigenkapitalquote	25,3	23,8	22,9	22,2	23,1	25,7	35,2	34,9	34,4	40,6

Glossar

Adjustiertes EBIT

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

Brutto Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden

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

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.

¹⁾ Eigenkapital abzüglich nicht beherrschende Anteile.

Fraport Assets

Geschäfts- oder Firmenwert + sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2 + Investments in Flughafenbetreiberprojekte zu AHK/2 + Anlagen im Bau und Grundstücke zu AHK + sonstigen Sachanlagen zu AHK/2 + Buchwerte der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und sonstige Beteiligungen + Vorräte + Forderungen aus Lieferung und Leistung – kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen

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 (Stammbeschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

Jahres-Performance der Fraport-Aktie

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie - Vorjahresschlusskurs + Dividende je Aktie) / Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/ Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Konzern-Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

Konzern-ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport-Assets = adjustiertes EBIT / Fraport-Assets

Liquidität der Fraport AG

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Finanzanlagen“ + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ und „Wertpapiere“

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

Anzahl der Arbeitsunfälle/Geleistete Arbeitsstunden in Mio

¹⁾ Eigenkapital abzüglich nicht beherrschende Anteile.

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

Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12

Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12

Umsatzrendite

EBT/Umsatzerlöse

THG-Emissionen

Abkürzung für Treibhausgasemissionen, Menge an ausgestoßenen Treibhausgasen

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme

Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

¹⁾ Eigenkapital abzüglich nicht beherrschende Anteile.

Finanzkalender 2026

Dienstag, 5. Mai 2026

Quartalsmitteilung Q1/3M 2026, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 12. Mai 2026

Hauptversammlung 2026, Frankfurt am Main

Donnerstag, 6. August 2026

Halbjahresbericht Q2/6M 2026, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Mittwoch, 4. November 2026

Quartalsmitteilung Q3/9M 2026, Online-Veröffentlichung, Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2026/2027

(Online-Veröffentlichung)

Mittwoch, 15. April 2026

März 2026/3M 2026

Freitag, 15. Mai 2026

April 2026

Freitag, 12. Juni 2026

Mai 2026

Montag, 13. Juli 2026

Juni 2026/6M 2026

Donnerstag, 13. August 2026

Juli 2026

Freitag, 11. September 2026

August 2026

Dienstag, 13. Oktober 2026

September 2026/9M 2026

Donnerstag, 12. November 2026

Oktober 2026

Freitag, 11. Dezember 2026

November 2026

Montag, 18. Januar 2027

Dezember 2026/GJ 2026

Impressum

Herausgeber

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

60547 Frankfurt am Main

Deutschland

 www.fraport.com

Kontakt Investor Relations

Fraport AG

Florian Fuchs

Finanzen & Investor Relations

Telefon: + 49 69 690-74844

Telefax: + 49 69 690-74843

E-Mail:  investor.relations@fraport.de

 www.meet-ir.de

Fotografie/Layout

Stefan Rebscher, Fraport AG /

Andreas Meinhardt, Kelkheim / Oliver Rösler, Rödermark

Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

13. März 2026/17. März 2026

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Sie steht stellvertretend für Personen jeglichen Geschlechts.

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.com