

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die Vorgaben der §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e Handelsgesetzbuch (HGB). Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung betriebswirtschaftlich nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit geprüft. Der uneingeschränkte Vermerk ist am Ende des Geschäftsberichts enthalten.

Die Kapitel „Steuerung“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den beiden Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2021 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ zu finden.

Diese Erklärung ist geprägt von der im Geschäftsjahr 2020 vorherrschenden Coronavirus-Pandemie und thematisiert insbesondere die Auswirkungen auf den Fraport-Konzern und die konkreten Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz in den betroffenen Aspekten (siehe auch Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“).

Verwendung von Rahmenwerken

Für eine strukturierte Darstellung der Inhalte nach § 289c HGB in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung richtet sich Fraport nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Die Konzepte zu den Aspekten orientieren sich an der Struktur der GRI-Managementansätze. Das betrifft die Wesentlichkeitsanalyse (GRI 101-Managementansatz) sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“ (GRI 103-Managementansatz). Darüber hinaus gibt es für eine ausführliche Übersicht über die kompletten GRI-Indikatoren den „GRI- und UN-Global Compact Index 2020“ des Fraport-Konzerns zum Geschäftsjahr 2020. Dieser ist unter www.fraport.com/de/verantwortung ab Mai 2021 verfügbar. Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Darstellung des Geschäftsmodells

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

Ableitung der Wesentlichkeit

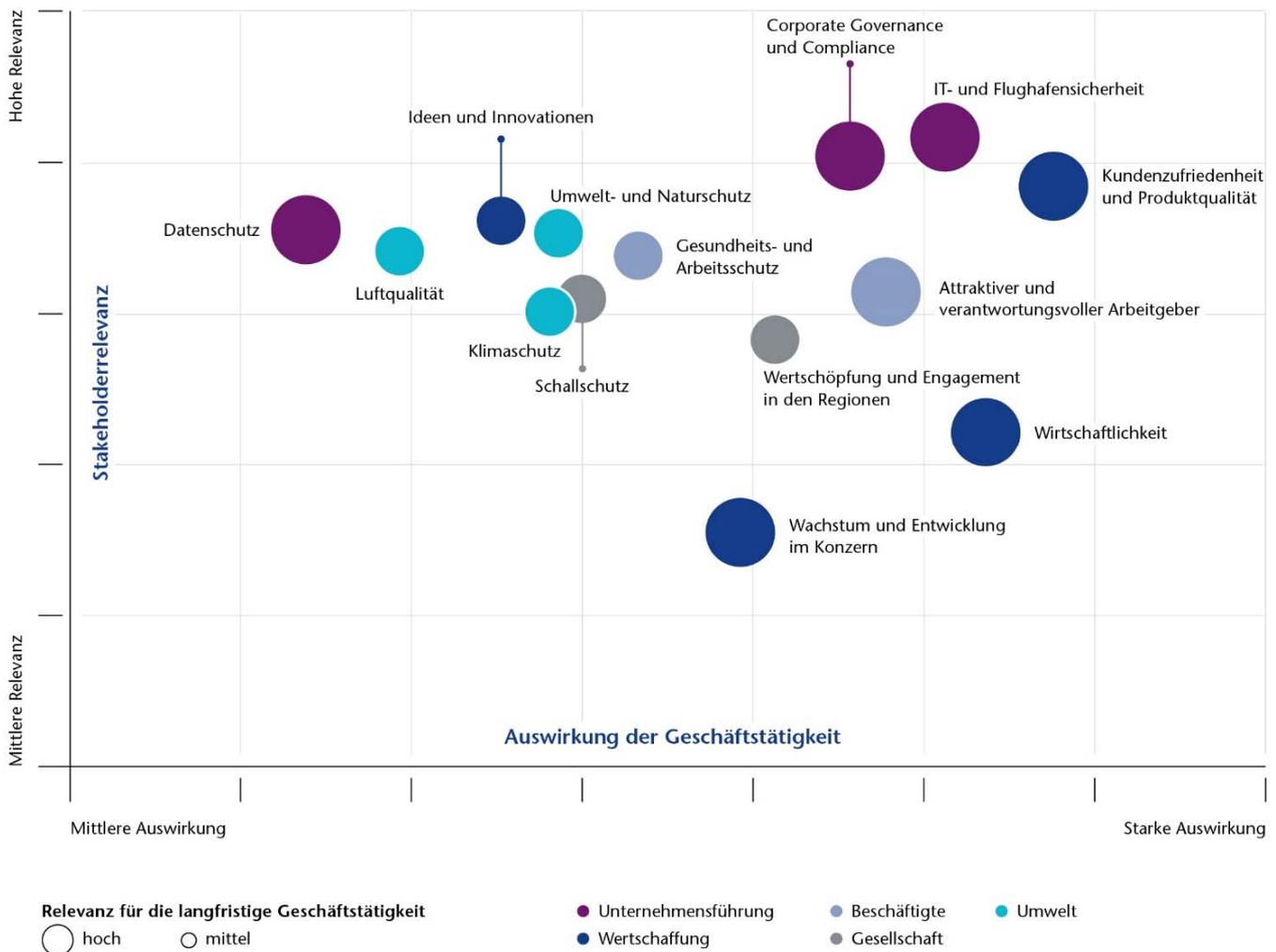
Das Leitbild ist auch in Zeiten der Coronavirus-Pandemie die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“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

Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen. Aufgrund des signifikant geringeren Verkehrsaufkommens an allen Konzern-Flughäfen wurden im Jahr 2020 einige der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die im direkten Zusammenhang mit den Passagierzahlen stehen, nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Basis für die Auswahl der in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern aus dem Jahr 2018. Die Fraport AG hat in einem strukturierten Prozess die Auswahl der Themen geprüft. Das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften,

Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) bestätigten in einer Onlinebefragung die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nahmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, die Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport.

Wesentlichkeitsmatrix



Die wesentlichen Themenfelder sind gemäß § 289c Absatz 2 HGB den berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet: „Corporate Governance und Compliance“ fasst die Aspekte „Achtung der Menschenrechte“ sowie „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ in der Wesentlichkeitsmatrix zusammen. Der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ entspricht in der Wesentlichkeitsmatrix der Dimension „Beschäftigte“ und ist untergliedert in die Sachverhalte „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ sowie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“. Der Aspekt „Sozialbelange“ entspricht der Dimension „Gesellschaft“ mit den Sachverhalten „Schallschutz“ sowie „Engagement in den Regionen“, der Aspekt „Umweltbelange“ entspricht der Dimension „Umwelt“ mit den Sachverhalten „Klimaschutz“, „Umwelt- und Naturschutz“ und „Luftqualität“.

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

Die finanziellen Belange sind nicht Bestandteil dieser Erklärung, jedoch im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ beschrieben. Das betrifft die Themen „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“ und „Ideen und Innovationen“.

Für das Jahr 2020 kam es aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in der Wesentlichkeitsmatrix zu einigen Verschiebungen: Die Coronavirus-Pandemie hat sich auf der Achse „Auswirkung der Geschäftstätigkeit“ insbesondere auf die Themen „Gesundheits- und Arbeitsschutz“, „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum- und Entwicklung im Konzern“, „Wertschöpfung und Engagement in den Regionen“ sowie die Umweltthemen „Luftqualität“, „Klimaschutz“, „Umwelt- und Naturschutz“, aber auch „Schallschutz“ ausgewirkt. Bei der „Relevanz für die langfristige Geschäftstätigkeit“ werden die Themen „Ideen und Innovationen“, „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ sowie „Umwelt- und Naturschutz“ und „Klimaschutz“ aufgrund der Coronavirus-Pandemie auf lange Sicht eine höhere Relevanz haben. Ferner wird aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie davon ausgegangen, dass es auf der Achse der „Stakeholderrelevanz“ zu Verschiebungen bei den Themen „Gesundheits- und Arbeitsschutz“, „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, „Ideen und Innovationen“ sowie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ gekommen ist. Diese Annahmen basieren lediglich auf internen Analysen der Konzernstrategie. Um diese Änderungen zu bestätigen, muss eine Befragung der in- und externen Stakeholder durchgeführt werden, sobald es die Rahmenbedingungen wieder zulassen. Der Vorstand hat diese Verschiebungen in der Wesentlichkeitsmatrix freigegeben.

Die Hauptversammlung stimmte am 26. Mai 2020 dem Vorschlag des Aufsichtsrats zu, das Vergütungssystem für den Vorstand anzupassen. Es berücksichtigt demnach die Änderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der zweiten Aktionärsrichtlinie in das Aktiengesetz (AktG). Das Vergütungssystem beinhaltet infolgedessen zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performance Vergütung auch nichtfinanzielle Elemente. Da die Hauptversammlung das Vergütungssystem erst im Mai gebilligt hat, wurden die nichtfinanziellen Kriterien und ESG-Ziele bei der Performance Vergütung erst für 2021 festgelegt (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“).

Identifikation von Risiken

Fraport definiert Risiken als künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die die nichtfinanziellen Aspekte negativ beeinflussen können. Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt: Für Fraport wird die ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Brutto- und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko umfasst die verbleibende zu erwartende Auswirkung, nachdem risikomindernde Maßnahmen eingeleitet oder umgesetzt wurden. Die Risikoeinschätzung in dieser nichtfinanziellen Erklärung spiegelt das Nettoisiko wider.

Das Risikomanagementsystem im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aus dem zusammengefassten Lagebericht enthält eine Analyse der Risiken, die mögliche negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte haben können.

Für das Geschäftsjahr 2020 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Gefährdungen hinaus keine weiteren berichtspflichtigen Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

Das aspektübergreifende Thema „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in diesem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten. Im Unterschied zu produzierenden Unternehmen besitzt die Lieferkette für Fraport keine vergleichbare Relevanz. Vielmehr stehen die Qualität der angebotenen Dienstleistungen und die Funktionalität der dafür notwendigen Infrastruktur im Fokus. Die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und Lieferanten ist dennoch von wesentlicher Bedeutung.

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

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich, den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen konsequent an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten, und unterzeichnete eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung. Die Abteilung „Umweltmanagement“ der Fraport AG erhält jährlich eine Auswertung, welche Rahmenverträge im Folgejahr zur Ausschreibung fällig werden. In einer Verständniserklärung zwischen den Zentralbereichen

„Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ und „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ informiert die Abteilung „Umweltmanagement“ die jeweiligen Bedarfsträger über mögliche ökologische Beschaffungskriterien und Zertifikate (zum Beispiel den Standard für schadstoffgeprüfte Textilien „OEKO-TEX 100“).

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur: Sie reicht von Architektenleistungen über die Instandhaltung und den Ausbau von Flughafeninfrastruktur, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Bei der Fraport AG (inkl. Ausbau Süd) gingen mehr als 54 % des Auftragsvolumens an Unternehmen in der Rhein-Main-Region. Etwa 95 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 1.047 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, 4 % innerhalb der EU und circa 1 % in den USA, Kanada und der Schweiz vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten, gilt die erste Stufe der Lieferkette als unkritisch. Durch die Coronavirus-Pandemie sind die Aufträge der Fraport AG (ohne Ausbau Süd) an Dritte im Berichtsjahr in Anzahl (–42 %) und Wert (–36 %) spürbar eingebrochen. Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG (inkl. Ausbau Süd) sind die Unternehmen Karl Lausser GmbH, Adam Hörnig Baugesellschaft mbH, Haslinger Stahlbau GmbH, Bombardier Transportation und STRABAG Großprojekte GmbH. Bei diesen Firmen hat die Fraport Ausbau Süd GmbH vor Vergabe ein umfangreiches Business-Partner-Screening durchgeführt.

Sofern die Fraport AG Verträge über Warengruppen ausschreibt und vergibt, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern bezüglich Arbeits- und Sozialstandards einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung der Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Hier überprüft Fraport regelmäßig, in welchen Ländern die Produktionsstätten liegen. Unabhängig davon werden alle Lieferanten und Dienstleister der Fraport AG täglich auf Grundlage der einschlägigen Sanktionslisten der EU und der USA geprüft. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die dazu führen können, dass der Auftrag entzogen wird. In einem regelmäßigen Monitoring des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ stellt die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer einen wesentlichen Bestandteil dar.

Die Fraport AG hat sich des rechtskonformen Einsatzes von Fremdpersonal auf Basis selbstständiger Dienst- und Werkverträge – in Abgrenzung zur Arbeitnehmerüberlassung – angenommen. Sie hat eine Fremdpersonal-Compliance im Rahmen einer Richtlinie implementiert, um das Fremdpersonal zu beauftragen. Die Richtlinie beinhaltet einen verbindlichen Prüfprozess und reduziert die Gefahr, dass Scheindienstverträge/-werkverträge sowie verdeckte Arbeitnehmerüberlassungsverträge entstehen. Auch Fremdpersonaleinsätze, die Konzern-Gesellschaften für die Fraport AG erbringen, unterliegen diesem Prüfprozess. Die Konzern-Gesellschaften stellen die rechtskonforme Beauftragung und den Einsatz von Fremdpersonal durch die Implementierung geeigneter Prozesse eigenständig sicher.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement und sind dazu verpflichtet, die Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) einzuhalten. Wesentlicher Bestandteil der Konzern-Richtlinie ist der Verhaltenskodex für Mitarbeiter, der im Fraport-Konzern verbindlich ist. Die Richtlinie enthält ebenfalls die Anweisung, den Lieferantenkodex als Teil der AGB zu verwenden, soweit dies nach national geltendem Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Das ist insbesondere bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima, der Modernisierung der griechischen Regionalflughäfen sowie den Bautätigkeiten an den brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre von Relevanz. Bei diesen Projekten wurde vereinbart, den Fraport-Lieferantenkodex einzuhalten. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Anpassung des Lieferantenkodexes möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den Bereich, der sich mit Compliance befasst. Bei den Konzern-Flughäfen wurden zwischen 80 und 100 % des Auftragsvolumens innerhalb des eigenen Landes vergeben.

Die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd hat für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere für das Terminal 3 in Frankfurt, aufgrund der Projektgröße und -komplexität einen separaten Beschaffungsprozess festgelegt. Bereits mit der Abgabe eines Angebots sind Bauunternehmen dazu verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Mindestlohngesetz einzuhalten. Zudem sollen sie Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen (z.B. Lohnausgleichs- und Urlaubskassen) der Tarifparteien leisten und auch nur Nachunternehmer oder sonstige Dritte beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil. Für den Bau von Terminal 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern, bevor neue Geschäftsbeziehungen aufgenommen werden.

Zusammenhänge mit dem Abschluss

Die berichtspflichtigen Inhalte, die mit dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzern-Abschluss sowie dem Jahresabschluss der Fraport AG zusammenhängen, werden am Ende der jeweiligen nichtfinanziellen Aspekte erläutert.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

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

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

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

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

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine Compliance-Risikoanalyse, die regelmäßig durchgeführt wird und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen. Viele Anfragen im Jahr 2020 bezogen sich auf die Korruptionsprävention.

Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt dem Vorstand Retail und Real Estate. Der für Compliance zuständige Bereich informiert den Vorstand in einer halbjährlichen Berichterstattung über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

Das Compliance Board der Fraport AG unterstützt und fördert die Zusammenarbeit der Teilsysteme Compliance Management, Risikomanagement (RMS) und Internes Kontrollsystem (IKS). Es ist das zentrale Gremium, fachbereichs- und schnittstellenbezogene Themen zu vernetzen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Den Umgang mit Einladungen und Geschenken für die Beschäftigten der Fraport AG legt eine eigene Richtlinie fest. Diese regelt unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen. Zudem gibt es eine interne Richtlinie, wie mit Interessenkonflikten umzugehen ist. Die Beschäftigten der Fraport AG sind dazu verpflichtet, offenzulegen, wenn sie in Situationen geraten, in denen persönliche Interessen nicht mit den geschäftlichen Interessen von Fraport übereinstimmen. Anzeigepflichtige Sachverhalte können so elektronisch offengelegt und Maßnahmen dagegen eingeleitet werden. Dies unterstützt die Beschäftigten dabei, die bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

Die Compliance-Prinzipien von Fraport einzuhalten, ist ein Bestandteil der internen Konzernrevision. Diese erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG, deren Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften und führt Compliance-Audits durch. Ein standardisierter und risikoorientierter Planungsprozess ist Grundlage für die Prüfungsschwerpunkte.

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

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

Die Integrität von Geschäftspartnern der Fraport AG bei Investitionsvorhaben mit Auslandsbezug wird durch eine risikobasierte Compliance-Due-Diligence im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ untersucht – wesentliche Compliance-Risiken eines potenziellen Geschäftspartners werden im Rahmen eines Regelprozesses entsprechend berücksichtigt.

Die Konzern-Gesellschaften setzen im Rahmen ihres CMS zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Insbesondere bei Finanzierungsprojekten werden weitere Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil auch als Vorgaben von Fremdkapitalgebern. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat etwa im Rahmen der Ausschreibungen für den Ausbau des Flughafens sämtliche Bieter zur Unterzeichnung von Antikorruptionsvereinbarungen verpflichtet.

Die Konzern-Gesellschaften verfügen teilweise über eigene Regelwerke im Zusammenhang mit Bestechung und Korruption. Fraport USA hat etwa Richtlinien aufgesetzt, in denen Regelungen zur Compliance, zum rechtskonformen Geschäftsverhalten und zur Wahrung von Unternehmensinteressen festgelegt sind. Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre verfügen über eine eigene Antikorruptions-Richtlinie. Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija behandelt das Ethical and Compliance Committee Fragen rund um das Thema Compliance sowie Informationen über Verstöße gegen den Verhaltenskodex.

Achtung der Menschenrechte

Der Fraport-Konzern bekennt sich zu internationalen Verhaltenskodizes, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labor Organization.

Der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der konzernweiten Achtung der Menschenrechte. Verstöße können Beschäftigte über Hinweisgebersysteme melden, die weltweit genutzt werden und frei über einen Internetlink zugänglich sind. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsperson sowie die interne Vertrauensperson wenden. Identifikation, Meldung und Berichterstattung – so ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante Hinweise dazu erlangt.

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

Als international ausgerichtetes Unternehmen fördert Fraport die Vielfalt in der Belegschaft und verfolgt das Ziel, jede Form der Diskriminierung zu unterbinden. Fraport verpflichtet sich, Menschen nicht zu unterscheiden, auszuschließen oder zu bevorzugen aufgrund ihrer ethnischen, nationalen und sozialen Herkunft, aufgrund ihrer Rasse, Hautfarbe, ihres Geschlechts, Alters, ihrer Religion oder Weltanschauung. Ebenso unterbindet Fraport jegliche Diskriminierung aufgrund von politischer Betätigung, Mitgliedschaft in einer Arbeitnehmerorganisation, Behinderung oder sexueller Orientierung. Das Prinzip der gegenseitigen Wertschätzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Fraport-Wertekultur: Fraport steht für einen fairen, respektvollen und partnerschaftlichen Umgang miteinander.

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

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

Die Konzern-Gesellschaft in Lima erfüllt die Environmental Health & Safety Guidelines der International Finance Corporation (IFC) und ist dazu verpflichtet, die Anforderungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie des Landes Peru („Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“) einzuhalten. Zudem ist die Gesellschaft zur Einhaltung der „Äquator-Prinzipien“ verpflichtet, eines Regelwerks von Banken zu Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen. Die Prinzipien sind eine Voraussetzung für die Finanzierung und auch Bestandteil der vertraglichen Vereinbarungen.

Die brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Fortaleza und Porto Alegre haben neben der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems ein Treffen implementiert, das anlassbezogen stattfindet und bei dem eingegangene Hinweise besprochen werden. Im Rahmen des Ausbauprogramms ist die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre nach dem Konzessionsvertrag verpflichtet, die Umsiedlung von 1.100 Familien zu veranlassen. Die Umsiedlung ist nach brasilianischem Grundgesetz eine Verpflichtung des Staates und sehr stark reguliert, um die Rechte der Anwohner zu wahren und einen angemessenen Lebensstandard für sie zu schaffen. Das lokale Sozialamt steuert den Umzug der Bewohner und ein föderaler Richter kontrolliert ihn. Bei der Vergabe der neuen Wohnungen und Häuser beachten die zuständigen Behörden soziale Aspekte. Ältere Personen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität können sich die für sie geeigneten Wohnungen aussuchen. Familien sollen so nah wie möglich beieinander wohnen.

Die Verantwortung von Fraport im Umsiedlungsprozess liegt gemäß Konzessionsvertrag darin, die betroffenen Familien zu registrieren. Dafür hat Fraport Brasil ein Registrierungszentrum gebaut. Dies vermeidet administrativen Aufwand und lange Amtswege für die Betroffenen. Darüber hinaus hat Fraport den Ausbau der Infrastruktur in den neuen Siedlungen vorangetrieben, darunter die Wasserversorgung, Abwassersysteme, Einkaufsmöglichkeiten und Kindergärten. Bislang sind bereits über 90 % der in der Vila Nazaré betroffenen Familien in neue Wohnungen umgezogen.

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Die Zufriedenheit der Fluggäste sowie die Gepäck-Konnektivität gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Die Kunden- und Serviceorientierung soll an den Konzern-Flughäfen weiterhin kontinuierlich verbessert werden. Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten, Passagieren und Kunden hat stets oberste Priorität. Im Jahr 2020 galt es vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie insbesondere das Infektionsrisiko an den Konzern-Flughäfen zu verringern. Deshalb ermittelt Fraport aufgrund der Coronavirus-Pandemie auch die Zufriedenheit der Fluggäste mit dem Gesundheits- und Infektionsschutz. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie hat das quartalsweise Vorstands-Reporting über die wichtigsten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit bis Ende 2020 nicht stattgefunden.

Als Reaktion auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie schloss Fraport am 7. April 2020 das Terminal 2. Von den knapp 290 Geschäften, gastronomischen und Service-Einrichtungen blieben im Terminal 1 rund 50 geöffnet, um eine Grundversorgung zu gewährleisten. Bisherige Passagier-Services, wie zum Beispiel der Flughafen-Infoschalter, wurden vorübergehend geschlossen oder reduziert. Parallel dazu wurden bestehende Service Level Agreements mit Dienstleistern, beispielsweise zur Freundlichkeit des mobilen Terminal-Personals und der Beschäftigten an den Flughafen-Infoschaltern, außer Kraft gesetzt. Die Erhebung

entsprechender steuerungsrelevanter Kennziffern im Rahmen der Dauerfluggastbefragung Fraport-MONITOR war demnach weder möglich noch sinnvoll. Angesichts der Umstände hat der Vorstand den Fraport-MONITOR ab dem 21. März 2020 vorläufig ausgesetzt.

Zwischen Ende April und Ende Juli 2020 hat Fraport am Standort Frankfurt ersatzweise insgesamt vier Kurzbefragungswellen mit jeweils rund 600 Interviews zum Thema „Reisen in Corona-Zeiten“ durchgeführt und dabei auch die Globalzufriedenheit abgefragt. Die Abweichungen von der Dauerfluggastbefragung spiegelten sich nicht nur in einer niedrigeren Fallzahl wider, sondern auch darin, dass alle vier Befragungswellen innerhalb von bis zu acht aufeinanderfolgenden Kalendertagen in den Flugsteigen A/Z und B realisiert wurden. Vor allem die Ergebnisse der ersten beiden Befragungswellen, die Ende April/Anfang Mai und Ende Mai/Anfang Juni 2020 stattfanden, offenbarten grundlegende Unterschiede zum Vorjahreszeitraum. Diese sind vor allem auf die drastischen internationalen Reisebeschränkungen und -verbote zurückzuführen, um die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen, und betrafen insbesondere die Passagierstrukturen, das Nutzungsverhalten und die Aufenthaltsdauer am Flughafen Frankfurt. Die Globalzufriedenheit stieg während der ersten Befragungswelle auf 94 % – ein Zuwachs von 6 Prozentpunkten gegenüber April 2019. Das Beispiel zeigt, dass auch die zufriedenheitsrelevanten Resultate der vier Kurzbefragungswellen mit Daten der entsprechenden Vorjahresmonate nur bedingt vergleichbar sind.

Anfang August wurde die Dauerfluggastbefragung angesichts steigender Passagierzahlen im Zuge des Sommerreiseverkehrs wieder aufgenommen, allerdings mit stark reduziertem Fragenumfang und mit zahlreichen Anpassungen gegenüber dem ersten Quartal 2020. Die Fallzahl lag bei 1.500 Interviews. Im August 2020 gab es zudem ein Übergewicht an Abflügen zwischen 05.00 Uhr und 13.59 Uhr, während die Zahl der Abflüge zwischen 14.00 Uhr und 23.00 Uhr deutlich abflachte. Infolgedessen befragten die Teams seit September 2020 wieder an jedem vierten Kalendertag ganztags, statt an jedem zweiten Kalendertag halbtags (Früh- und Spätschicht im Wechsel). Der Fragebogen musste an die neuen Gegebenheiten, die aus der Coronavirus-Pandemie resultierten, angepasst werden. Die weitreichende Reduzierung von Passagierservices, die hohe Anzahl geschlossener Shops und gastronomischer Einrichtungen sowie die geringe Auslastung der Parkhäuser wie auch der öffentlichen Anreiseverkehrsmittel führten dazu, dass die Anzahl abzufragender Zufriedenheitskriterien von 47 auf 11 sank. Im Rahmen dieses Selektionsprozesses wurde die Zufriedenheit mit dem Gesundheits- beziehungsweise Infektionsschutz am Flughafen Frankfurt neu aufgenommen. Innerhalb des Kundenzufriedenheitsspektrums hat die Zufriedenheit mit dem Gesundheits- und Infektionsschutz enorm an Bedeutung gewonnen. Sie wird auch weiterhin ein fester Bestandteil der Befragung bleiben. Ebenfalls neu hinzugekommen sind vier Fragen zur geschäftlichen und privaten Reiseplanung für die Jahre 2020 und 2021, falls die Coronavirus-Pandemie erfolgreich eingedämmt werden kann.

Im Jahr 2020 wurde ein umfassendes Maßnahmenprogramm in den Konzern-Gesellschaften und am Standort Frankfurt umgesetzt, um nach dem Lockdown einen sicheren Flug- und Terminalbetrieb zu gewährleisten und um die Ausbreitung des Coronavirus unter Beschäftigten und Fluggästen zu verhindern.

Die Schutzmaßnahmen hat Fraport am Flughafen Frankfurt in Abstimmung mit den zuständigen Gesundheitsbehörden und im Einklang mit allen regulatorischen Anforderungen umgesetzt. Ziel ist unter anderem, die EASA-Empfehlungen „COVID-19 Aviation Health Safety Protocol“ (Version 1.1 vom 21. Mai 2020) am Flughafen Frankfurt umzusetzen. Bodenmarkierungen an Anstellflächen und Gepäckbändern weisen seitdem auf die Abstandsregelungen hin. Ein Mindestabstand von 1,5 Metern sollte wo möglich eingehalten werden. Wo kein Abstand möglich ist, kommen Plexiglasscheiben und Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz. Zusätzlich erläutern Monitore und mehrsprachige Terminaldurchsagen die geltenden Abstands- und Hygieneregeln. Bilden sich dennoch Menschentrauben, sorgen Fraport-Beschäftigte für geordnete Reihen. Im Terminal herrscht Mund-Nasen-Schutzpflicht für alle, die älter als sechs Jahre sind. Außerdem weist Fraport darauf hin, regelmäßig Hände zu waschen und zu desinfizieren. Darüber hinaus hat Fraport die kontaktlosen „Terminal-Information via Infogates“ (8 neue Geräte) erweitert und informiert alle Fluggäste frühzeitig über aktuelle Reisebestimmungen, Vorsorgemaßnahmen sowie Verhaltensrichtlinien am Flughafen Frankfurt.

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten hat der TÜV Hessen im Juli 2020 geprüft und mit dem TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“ ausgezeichnet. Eine detaillierte Prüfung gab es beispielsweise bei den Reinigungs- und Desinfektionsverfahren, Social-Distancing-Maßnahmen und -Kontrollen, beim Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, der Verfügbarkeit von Desinfektionsmitteln, der Nutzung standardmäßiger persönlicher Schutzausrüstung durch das Flughafen-Personal sowie den internen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte. Der Flughafen Frankfurt wurde als erster Flughafen in Deutschland mit dem TÜV-Qualitätssiegel ausgezeichnet.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben zudem die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckausgabe bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nichtfinanziellen Leistungsindikators Gepäck-Konnektivität (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Sie misst unter anderem die Performance des Flughafens in seiner Funktion als Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von rund 50 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Dabei zeugt eine hohe und stabile Anschlusssicherheit von der guten Qualität der Gepäckprozesse.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Das Management erhält täglich Informationen, sodass jederzeit Maßnahmen ergriffen werden können. Fraport bespricht die Werte regelmäßig mit den Airlines und treibt Verbesserungen voran. So erhält beispielsweise die Deutsche Lufthansa in kurzen Abständen ein detailliertes Monitoring und steuert gemeinsam mit Fraport Optimierungen im Rahmen von Regelterminen.

Die Passagierzufriedenheit ist auch an den ausländischen Konzern-Flughäfen ein relevanter nichtfinanzieller Leistungsindikator. Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, führt Fraport an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durch: Am Flughafen in Ljubljana baut Fraport eine Terminalerweiterung. Der Zeitplan bis zur Fertigstellung im Jahr 2021 hat sich durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie nicht geändert. Am Flughafen Lima wird in den kommenden Jahren ebenfalls ein neues Terminal entstehen. Das Investitionsprogramm wird derzeit jedoch aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die mittelfristige Passagierentwicklung überprüft. Die griechischen Flughäfen wurden umfangreich ausgebaut und modernisiert. In Griechenland hat Fraport den Check-in-Prozess weiter verbessert, um lange Wartezeiten zu vermeiden. An den brasilianischen Flughäfen hat Fraport mehr Parkplätze zur Verfügung gestellt und die Umsteigerprozesse verbessert. Ein Fokus liegt zudem auf der Sauberkeit der Terminals und dem Komfort der Passagiere.

Die Fluggastbefragungen an den internationalen Konzern-Flughäfen hat Fraport im Jahr 2020 aufgrund des geringen Passagieraufkommens deutlich reduziert: Die Umfragen fanden in einem kürzeren Zeitraum statt sowie mit einer geringeren Anzahl an Befragten. An den griechischen Flughäfen wurde die Befragung für 2020 komplett ausgesetzt.

IT- und Flughafensicherheit

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

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

IT-Sicherheit

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

Der IT-Sicherheitsbeauftragte der Fraport AG berichtet wöchentlich an den Chief Information Officer, alle zwei Monate auch im IT-Management-Board. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung ISO 9001. Ein eigenes Kennzahlensystem gibt jederzeit Auskunft über den Status von IT-Sicherheitsmaßnahmen, aufgliedert nach Security- und Compliance-Aspekten. Die sich daraus ergebende Gesamtnote wird regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Im Jahr 2020 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten umgesetzt, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zudem wurden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen der Audits 2019 festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) weiterentwickelt.

Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen Anforderungen des IT-Sicherheitsgesetzes für kritische Infrastrukturen (KRITIS). Das Ziel ist es, durch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Prüfung, ob regulatorischer Vorgaben eingehalten werden, 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 anderweitiger IT-Systeme ist nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich für die IT-Sicherheit innerhalb des Servicebereichs „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafengeländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen. Ziel ist es, die Sicherheit aller Personen an den Fraport-Flughäfen zu gewährleisten. Zu den Maßnahmen gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Zugangskontrolle von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten. In regelmäßigen Treffen informieren sich Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleister und Behörden gegenseitig im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus.

An den internationalen Konzern-Flughäfen gelten die Sicherheitsanforderungen des jeweiligen Landes sowie internationale Standards zum Safety- und Securitymanagement. Es liegt in der Verantwortung der lokalen Konzern-Gesellschaften, diese Anforderungen zu implementieren und einzuhalten. Sie umfassen unter anderem ein Safetymanagement-System sowie Zutrittskontrollen vor dem Sicherheitsbereich.

Die Fraport AG unterstützt die Konzern-Gesellschaften dabei, Sicherheitsmaßnahmen zu planen und umzusetzen. Sie schult zudem die Beschäftigten anlassbezogen online, beispielsweise im Rahmen von Safety- und Security-Workshops. Im Rahmen von fachspezifischen Exchange-Events findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den Konzern-Gesellschaften statt.

Safety

Am Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG aufgrund von europäischen gesetzlichen Verordnungen verpflichtet, ein Safety Management System (SMS) zu betreiben. Der EASA-Safety-Manager folgt den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) und hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

Im Fokus des SMS steht die Sicherheit des Flughafenbetriebs. Das SMS berücksichtigt alle Risiken – technische, organisatorische oder menschliche –, die sie beeinflussen können. Das SMS vernetzt Sicherheitsmaßnahmen für den täglichen Betrieb. Es erfasst sicherheitsrelevante Ereignisse und ist in der Lage, Schwachstellen zu erkennen. Ziel ist es, dass alle Beteiligten am Luftverkehr die in der Safety Policy der Fraport AG enthaltenen Vorgaben umsetzen. Flughafenbeschäftigte können sicherheitsrelevante Hinweise an das SMS melden. Darüber hinaus müssen alle Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen – Vorfeld und Rollfeld – an einer Safety-Schulung teilnehmen.

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Fraport Emergency Team (F.E.T.), bestehend aus freiwilligen 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. Außerdem unterstützt es den Krisenstab organisatorisch oder besetzt eine sogenannte „Notfallinformationszentrale“, um telefonische Anfragen zu bedienen.

Die Notfallplanung für den Flughafen Frankfurt „FRA Not“ dokumentiert, welche Vorbereitungen für verschiedene Notfallszenarien getroffen wurden, und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren. Um den Umgang mit Notfällen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, sind regelmäßige Übungen unter der Verantwortung der jeweiligen Flughafen-Betreibergesellschaft an den Konzern-Flughäfen durch die ICAO und die EASA vorgeschrieben. Solche Übungen haben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Die Ergebnisse dienen der Fort- und Weiterbildung.

Security

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Vorschriften enthalten Vorgaben über die bauliche Gestaltung der Flughafeninfrastruktur, um Angriffe wie Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten zu verhindern.

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

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Jahr 2020 wurde auf die Corona-Entwicklung reagiert: Die Fraport AG hat Kontrollprozesse angepasst, um die Sicherheit weiter zu gewährleisten und gleichzeitig Ansteckungsgefahren zu minimieren. Persönliche Kontakte wurden auf ein notwendiges Minimum reduziert, beispielsweise bei bereits bekannten Lieferanten für Flughafenlieferungen. Die Prüfung ihrer Unterlagen erfolgte zunächst über Videotelefonie. Kontrollmengen wurden dem tatsächlichen Passagier- und Personalaufkommen angepasst und die Personenkontrolle wurde mit möglichst wenig Personenkontakt und unter Einhaltung von Schutzmaßnahmen, zum Beispiel das Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, durchgeführt.

Nach einem in 2019 durchgeführten Testlauf wurde in 2020 damit begonnen, sicherheitsrelevante Durchgänge von einer mechanischen Schließtechnik (Schlüssel) auf eine elektronische Schließanlage umzurüsten. Im Mai 2020 hat zudem eine E-Vignette die bisherigen Fahrberechtigungen zum Fahren auf dem Vorfeld in Form von Plastikkarten abgelöst. Diese ist fest mit dem Fahrzeug verbunden und elektronisch auslesbar. Der Austausch begann in 2020 und erfolgt sukzessive, wenn neue Fahrberechtigungen ausgestellt oder bisherige ausgetauscht werden.

Datenschutz

Seitdem die Datenschutz-Grundverordnung in Kraft trat, gelten neue und teils strengere gesetzliche Standards. Zudem haben die Aufsichtsbehörden erweiterte Befugnisse, die Einhaltung der Schutzstandards zu überprüfen und zu sanktionieren. Deshalb hat der Vorstand der Fraport AG eine neue Datenschutzrichtlinie verabschiedet. Die Richtlinie legt die Grundsätze, Verfahren und Pflichten fest, die von allen Beschäftigten zu beachten sind, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit personenbezogene Daten wie Name, Adresse, Personalnummer oder IP-Adresse erfassen, offenlegen, übermitteln, ändern, speichern oder löschen.

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

Der Vorstand wirkt bei der Fraport AG sowie den europäischen Konzern-Gesellschaften auf die Einhaltung der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) hin. Die Umsetzung verantworten die jeweiligen Konzern-Gesellschaften. Sie haben neben Schulungen für Beschäftigte auch technische Voraussetzungen geschaffen, um den Datenschutz stets zu berücksichtigen. Die Konzern-Gesellschaften, die sich außerhalb der EU befinden, richten sich nach den Gesetzen zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben.

Der Datenschutzbeauftragte der Fraport AG überwacht, ob alle Datenschutzvorschriften im Unternehmen eingehalten werden. Er berichtet dem Vorstand unmittelbar und ist bei der Ausübung seiner Aufgaben weisungsfrei. Verstöße gegen die DSGVO werden

direkt an ihn gemeldet – wahlweise anonym. Im Jahr 2020 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

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

Als Folge der Coronavirus-Pandemie erhebt die Fraport AG personenbezogene Daten in den Kantinen und Restaurants in den Terminals, um mögliche Infektionsketten nachvollziehen zu können. Gemäß der Hessischen Verordnung zu Infektionsschutzmaßnahmen in der jeweils gültigen Fassung werden diese nach vier Wochen vernichtet. Ein Großteil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen und aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich ist der Zugriff gestattet.

Die Fraport AG erhebt personenbezogene Daten von Passagieren für die Nutzung der Parkhäuser sowie für die Gepäckabfertigung. Die Reisedaten verarbeiten ausschließlich die Airlines.

Für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt bestehen klare Vorgaben, um die Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten sicherzustellen. Darin ist auch geregelt, inwiefern Behörden die Fraport-Videotechnik mitnutzen dürfen.

Arbeitnehmerbelange

Konzernweit verfolgt Fraport das Ziel, an allen Standorten und in allen Bereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Bedingungen zu sichern und angemessene Löhne und Gehälter zu gewährleisten.

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

Der Personalstrategie wird normalerweise durch die drei nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen und Krankenquote jeweils in Deutschland Rechnung getragen. Im Berichtsjahr 2020 stand jedoch die Bewältigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie unter personalwirtschaftlichen und personalpolitischen Gesichtspunkten im Fokus.

Der internationale Luftverkehr ist besonders von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen. Um die wirtschaftlichen Folgen des Verkehrseinbruchs am Flughafen Frankfurt zu reduzieren, führte Fraport bereits Ende März 2020 für weite Teile des Unternehmens Kurzarbeit ein. Insgesamt waren von April bis Dezember rund 80 % der Stammbeschäftigten der Fraport AG und der wesentlichen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt in Kurzarbeit. Im Durchschnitt lag der Anteil der Kurzarbeit an den Sollstunden bei etwa 35 %. Gemessen an den verfügbaren Stunden nach Abzug von Urlaub, Krankheit und anderen Fehlzeiten erreichte die Kurzarbeitsquote für die von Kurzarbeit betroffenen Beschäftigten im Durchschnitt einen Wert von rund 50 %.

Um auch mittelfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und im Markt zu bestehen, plant Fraport, rund 4.000 Stellen bei der Fraport AG und in den Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt abzubauen. Der Personalabbau soll so sozialverträglich wie möglich erfolgen, weshalb den Beschäftigten im Herbst 2020 im Rahmen eines Freiwilligenprogramms angeboten wurde, gegen die Zahlung einer Abfindung oder über die Inanspruchnahme von Altersteilzeitmodellen und weiteren Maßnahmen das Unternehmen (vorzeitig) zu verlassen. Die Personalaufwendungen in diesem Zusammenhang beliefen sich auf 299 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 9 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 9).

Schon vor der Coronavirus-Pandemie wurde das Programm „Zukunft FRA“ für den Standort Frankfurt aufgesetzt, um seine Zukunftsfähigkeit zu sichern. Aufgrund der aktuell angespannten Wirtschaftssituation und des anhaltend geringen Luftverkehrs hat

der Vorstand das Programm „Relaunch 50“ ins Leben gerufen. Die beiden Programme wurden zu einem zusammengeführt: Sie adressieren strukturelle und kulturelle Herausforderungen. Fraport soll durch die darin enthaltenen Maßnahmen effizienter und schlanker werden.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ein Zeichen guter Arbeitsbedingungen ist unter anderem eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Abläufe an allen Standorten des Fraport-Konzerns wurde im Jahr 2020 die Mitarbeiterzufriedenheit nicht durch das bewährte Instrument der Mitarbeiterbefragung erhoben. Angesichts der signifikanten Veränderungen von Inhalten und Rahmenbedingungen der Aufgabenerledigung aller Beschäftigten durch die Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den Betrieb wäre eine valide Ermittlung von Zufriedenheitswerten und ein sinnvoller Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich gewesen. Anstelle des methodisch gesicherten, aber aufwändigen Instruments der konzernweiten Mitarbeiterbefragung wurden zunächst in der Fraport AG sogenannte Puls-Checks eingeführt. Die kurzen Online-Umfragen sollten einen Einblick in das jeweils aktuelle Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Belegschaft geben, um falls nötig, die interne Kommunikation anzupassen und Maßnahmen abzuleiten.

Grundsätzlich dienen die Ergebnisse regelmäßiger Mitarbeiterumfragen allen internationalen Konzern-Flughäfen dazu, die Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich zu steigern. So hat beispielsweise Fraport Slovenija von den Ergebnissen der vergangenen Jahre abgeleitet, das Intranet zu überarbeiten, eine jährliche Umfrage zu implementieren und das „Best Leader Program“ zu entwickeln, um Führungskräfte weiter zu fördern. In Lima und an den griechischen Flughäfen hat Fraport seinen Beschäftigten zahlreiche Webinare zur Weiterbildung kostenlos zur Verfügung gestellt.

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

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren. Ein deutliches Zeichen setzt Fraport konzernweit mit der im Juni 2019 gestarteten Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“. Das Diversity-Team hat die Kampagne auch im Jahr 2020 fortgeführt und beispielsweise das Thema „Alltagsrassismus“ filmisch aufgegriffen und den Konzernbeschäftigten als digitales Angebot zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, auf die Vielfältigkeit der Fraport-Beschäftigten aufmerksam zu machen und so Wertschätzung auszudrücken.

Die Fraport AG beschäftigt viele Arbeitskräfte aus dem Ausland. Diese haben oft nur eine geringe Sprachqualifikation. Der Fraport-Konzern setzt daher Sprachtrainer ein und erklärt mit Formblättern in leichter Sprache und vielen Abbildungen die Sicherheitsbestimmungen der Arbeitsbereiche und gewährleistet so eine berufs begleitende Sprachförderung.

Durch die Coronavirus-Pandemie hat ein Großteil der Beschäftigten vermehrt von zu Hause aus gearbeitet. Eine Befragung, die für das Jahr 2021 geplant ist, soll die Auswirkungen neuer Arbeitsformen auf die Work-Life-Balance und das Arbeiten der Zukunft bei Fraport aufzeigen. Die im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie eingeführte Kurzarbeit hat bei einigen Konzernbeschäftigten eine wirtschaftliche Notlage herbeigeführt. Kurzfristig beschloss der Vorstand, einen Hilfsfonds in Höhe von 500.000 € einzurichten, um die Betroffenen finanziell mit einer einmaligen Hilfszahlung zu unterstützen. 1.207 Personen erhielten eine Hilfszahlung in Höhe von 450 € (Antragsteller mit Familienpflichten) oder 300 € (Antragsteller ohne Familienpflichten). Um eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf während des Lockdowns zu gewährleisten, hat die Fraport AG eine Kindernotbetreuung eingerichtet.

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

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“) und hat das Thema in diesem Jahr im Personalausschuss des Aufsichtsrats platziert sowie seine Maßnahmen geschärft. Zu den langjährigen Maßnahmen gehören neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm, Coaching-Maßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften sowie die individuelle Begleitung im Rahmen der Initiative „GROW“. Dazu kommen Angebote wie beispielsweise die Möglichkeit, in Teilzeit zu führen. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen. Die wirtschaftliche Lage sowie das daraus resultierende konzernweite Restrukturierungsprogramm, um die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit zu sichern, haben im aktuellen Berichtsjahr die Vorhaben und Zielsetzung stark beeinflusst. Im Berichtsjahr wurde ein standardisiertes Reporting der für die Frauenquote relevanten Kennzahlen verwendet, um die Entwicklung engmaschig verfolgen und prognostizieren zu können. Durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie mussten weitere geplante Maßnahmen auf das kommende Jahr verschoben werden. Hierzu gehören ein Unconscious-Bias-Training für Führungskräfte (Training unter anderem zur Reflexion von Stereotypen), ein internes Mentoring-Programm sowie die Aktivierung eines Netzwerks für weibliche Führungskräfte und Potenzialkandidatinnen.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Gesundheit, die Leistungsfähigkeit, die Motivation und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten und zu stärken, steht im Fokus der Präventionsarbeiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz des Fraport-Konzerns.

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 hier definierten Grundlagen sind eigenverantwortlich durch die Geschäftsführer umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine gewünschte Handlungsoption.

Die Fraport AG hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz und eine Stabsstelle Arbeitsmedizin beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert. Sie berät und unterstützt die Unternehmensbereiche darin, den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das Occupational Safety Board (OSB) vertritt das Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Fraport-Konzern weltweit. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch ist im Occupational Health and Safety-Managementsystem- (OH&S-MS-)Board, das sich einmal jährlich konzernweit zusammensetzt, organisiert. Die am Standort Frankfurt ansässigen Konzern-Gesellschaften nehmen darüber hinaus an einem regelmäßig stattfindenden OH&S-MS-Sub-Board teil. Konzernübergreifende Aufgaben werden gemeinsam vorangetrieben, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten. Darüber hinaus gibt es einen Lenkungsausschuss des Fraport-Gesundheitsmanagements, bei dem konzern- und bereichsbezogene Gesundheitsmaßnahmen beraten und beschlossen werden.

Die Auswirkungen des Coronavirus waren im Geschäftsjahr 2020 seit März allgegenwärtig, sowohl im privaten als auch im beruflichen Umfeld. Fraport hat an den internationalen Konzern-Flughäfen ebenso wie am Standort Frankfurt betrieblich schnell darauf reagiert und es gelang, die verschiedensten behördlichen Auflagen für einen sicheren Betrieb zeitnah zu bewerten und umzusetzen. Es wurden umfangreiche sanitäre Maßnahmen getroffen und die Beschäftigten dazu aufgerufen, die Hygieneanweisungen zu befolgen. Die Flughäfen in Bulgarien und Brasilien haben bei Mitarbeitern Temperaturmessungen vor Arbeitsbeginn durchgeführt. Viele Beschäftigte arbeiten bis heute aus dem Homeoffice, um Infektionsketten zu verhindern. Zudem haben alle ausländischen Konzern-Gesellschaften ein detailliertes Kommunikationsangebot rund um das Thema Coronavirus-Pandemie entwickelt, um die Beschäftigten zu informieren und ihre Fragen zu beantworten.

Am Standort Frankfurt organisierten die medizinischen Dienste und die Arbeitsmedizin der Fraport AG in Zusammenarbeit mit den zuständigen Gesundheitsämtern im Zuge der Pandemieplanung eine Infektionskettenverfolgung. Bei Verdachtsfällen sowie in Bezug auf Kontaktpersonenmanagement (contact tracing), gesundheitlichen Fragen zum Thema SARS-CoV-2/COVID-19 stand die Beratung durch die Betriebsärzte der Arbeitsmedizin zur Verfügung.

Mit der im August neu implementierten SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) die erforderlichen Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz konkretisiert. Um die Umsetzung der Arbeitsschutzregel weiter zu erleichtern, haben die Bereiche Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin eine Handlungshilfe zur Organisation des Betriebs während der Coronavirus-Pandemie entwickelt. Damit erhalten Führungskräfte und Beschäftigte konkrete Empfehlungen

und Schutzmaßnahmen, um den Arbeitsalltag sicherer zu gestalten, zum Beispiel Hinweise zum richtigen Lüften der Besprechungs- und Büroräume oder zum korrekten Verhalten bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen.

Die Unterweisung „Coronavirus-Pandemie-Schutzmaßnahmen“ für alle Beschäftigten wurde regelmäßig aktualisiert und bietet einen Überblick über die aktuellen Verhaltensempfehlungen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie haben im Jahr 2020 viele Beschäftigte von zu Hause gearbeitet. Um allen Mitarbeitenden auch von dort ein sicheres Arbeiten zu gewährleisten, hat der Arbeits- und Gesundheitsschutz eine „SafetyCard“ erstellt. Anschauliche Darstellungen vermitteln darin einen Überblick zu Vorsichtsmaßnahmen, wichtigen Informationen und Notfallnummern bei Tätigkeiten am häuslichen Arbeitsplatz.

Dadurch, dass viele Präsenzeinrichtungen wie Fitnessstudios pandemiebedingt schließen mussten, viele Beschäftigte in Kurzarbeit waren und zunehmend zu Hause arbeiten, hat das Fraport-Gesundheitsmanagement die digitalen Gesundheitsangebote erweitert. Hierzu zählten virtuelle Fitness- und Ernährungskurse, Apps sowie zahlreiche Newsletter.

Zudem wurden ergänzende Gefährdungsbeurteilungen für operative und administrative Tätigkeiten sowie für die Abfertigung der Flugzeuge, die per Hand be- und entladen werden (Handladungsflüge), erstellt. In Zusammenarbeit mit Arbeitsmedizin und Arbeitsschutz wurde festgelegt, wie Abstandsmarkierungen, der Einsatz von Hygieneschutzscheiben beziehungsweise -trennwänden und die Tragepflicht von Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz kommen.

Beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich ist es besonders wichtig, Arbeitssicherheitsstandards zu gewährleisten. Neben arbeitsplatzspezifischen Grund- und Wiederholungsschulungen für alle Beschäftigten und Führungskräfte bietet das Unternehmen auch Fahrsicherheitstrainings für Beschäftigte an. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Bedingt durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurden diese Maßnahmen nur nach Bedarf weiter vorangetrieben.

Mit der regelmäßigen Analyse der Krankenquote und deren Korrelation mit internen und externen Einflussfaktoren evaluiert Fraport, wie effektiv die Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung sind (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

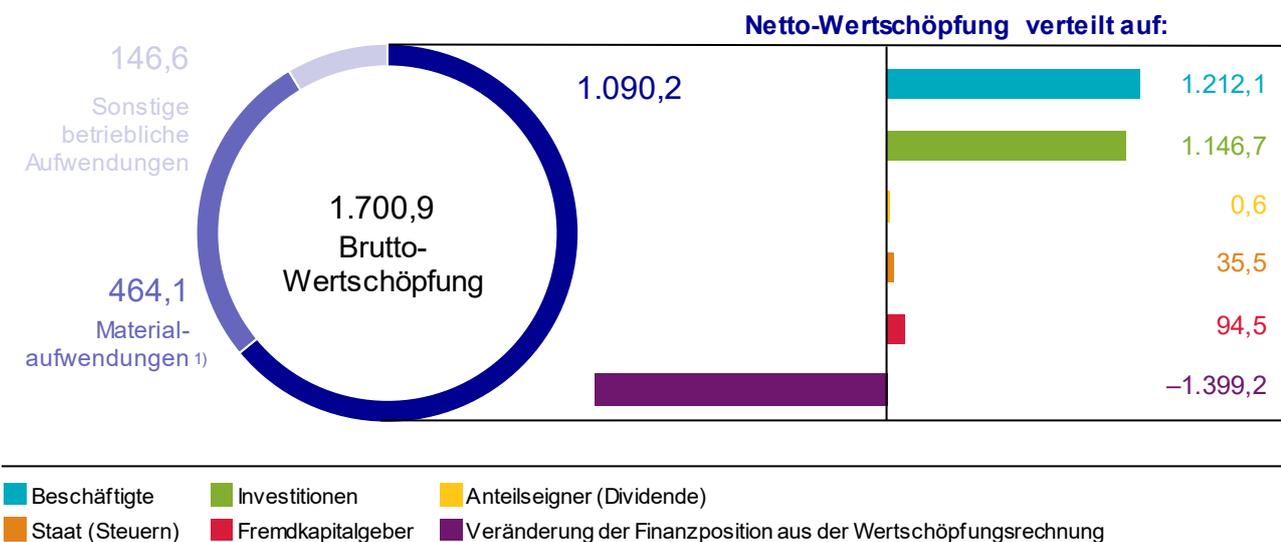
Beim Monitoring der Unfallentwicklung wurde mit der zunehmenden Internationalisierung des Fraport-Konzerns die bisher berichtete, eher im deutschsprachigen Raum verwendete 1.000-Mann-Quote ersetzt durch den internationalen Standard der sogenannten LTIF (Lost Time Injury Frequency). Diese berechnet sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio). Ziel ist ein Konzern-LTIF-Wert bis zum Jahr 2025 von nicht mehr als 22,5. Für das Jahr 2020 ergab sich ein LTIF-Wert von 13,5 im Vergleich zu 23,7 in 2019 (Vorjahreswert im Vergleich zum ursprünglich berichteten Wert aus 2019 hat sich aufgrund von nachgemeldeten Arbeitsstunden verändert). Dieses Ergebnis war dem coronabedingt deutlichen Verkehrsrückgang und der damit einhergehenden Arbeitsreduzierung geschuldet.

Sozialbelange

Der Flughafen Frankfurt ist eine der größten lokalen Arbeitsstätten Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen in Unternehmen, die Fraport mit dem Bau und der Modernisierung der Flughafeninfrastruktur beauftragt.

Unternehmensleistung

in Mio €



1) Ohne Berücksichtigung von Aufwendungen im Rahmen von kapazitiven Investitionen (IFRIC 12) und aus Leasingverhältnissen (IFRS 16)

Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Region beizutragen und die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) jährlich zu steigern. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie reduzierte sich die Brutto-Wertschöpfung im Jahr 2020 deutlich und wird sich im Jahr 2021 gegenüber dem Berichtsjahr voraussichtlich deutlich erhöhen. Mittelfristig soll die Unternehmensleistung wieder stetig um mindestens 2 % pro Jahr gesteigert werden.

Zur direkten Wertschöpfung des Konzerns zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung auf rund 1,7 Mrd € (-50,7 %). Die Netto-Wertschöpfung betrug rund 1,1 Mrd € (im Vorjahr: rund 2,5 Mrd €). Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafenmitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughäfen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

Schallschutz

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, sind eine Belastung für die Anwohner. Der Fraport-Konzern wirkt über die gesetzlichen Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen hin, die die Fluglärmbelastung verringern. Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring.

Auch am Hauptstandort Frankfurt will Fraport so lärmarm wie möglich wachsen. In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den 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 über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase berät. Die Messauswertungen und die Ergebnisse von Simulationsrechnungen berichtet die Fraport AG regelmäßig an die Aufsichtsbehörde sowie die FLK und veröffentlicht die Werte auf der Homepage www.fraport.com/de.

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 Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen zur Lärmreduzierung berät.

Das Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“ erfasst die Pegelwerte an den stationären Messanlagen und kennzeichnet die Fluggeräusche der letzten drei Monate. Zeitgleich 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 Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise Entschädigungszahlungen an.

An den Konzern-Flughäfen setzt Fraport die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen und lokalen Regelungen zum Lärmschutz um. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechende Monitoringsysteme implementiert. Am Konzern-Flughafen in Ljubljana hat die für die Flugsicherung zuständige Behörde als Lärmschutzmaßnahme ein Verbot von Abflügen in Richtung Šenčur und Kranj zwischen 0 Uhr und 6 Uhr eingeführt. An den griechischen Flughäfen in Thessaloniki, Korfu und Rhodos soll ab 2021 ein permanentes Fluglärm-Monitoring implementiert werden. Außerdem sollen in Griechenland zukünftig Fluglärmbeschwerden über die Corporate Websites eingereicht und direkt bearbeitet werden.

Aktiver Schallschutz

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden. Aktiver Schallschutz reduziert den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), die einen steileren Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen ermöglicht. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in den beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt. Das verlängert die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde.

Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Für Flugbewegungen in den Nachtrandstunden ist aktuell ein Lärmentgeltzuschlag von 65 % zu entrichten. In der Kernnacht ab 23 Uhr beträgt der Zuschlag 300 %, um verspätete Flugbewegungen zu pönalisieren. Ab 2020 wurden die lärmbezogenen Entgelte insgesamt erhöht, wobei die Entgelte in den höheren Lärmkategorien stärker als in den niedrigen Lärmkategorien gestiegen sind.

Das im Jahr 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze trägt dazu bei, dass die Lärmbelastung tagsüber am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Werden diese überschritten, sollen Fraport AG und Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel weiter reduzieren können. Aus dem im Jahr 2020 von den Bündnispartnern gemeinsam erarbeiteten Monitoringbericht geht hervor, dass die Lärmobergrenze auch im Jahr 2019 eingehalten worden ist. Hier werden immer die Werte des Vorjahres überprüft.

Passiver Schallschutz

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Ein Lärmschutzbereich definiert, welche Haushalte Anspruch auf die Unterstützung von Fraport haben.

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

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 39,2 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

Engagement in den Regionen

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

Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für diese Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst, zuletzt, als die Landebahn Nordwest im Jahr 2011 in Betrieb genommen wurde.

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

Durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sieht sich die Fraport AG gezwungen, Ausgaben, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen, zu reduzieren. Im März 2020 hat Fraport mitgeteilt, bis auf Weiteres keine finanziellen Unterstützungen in den Bereichen Sponsoring und Spenden bereitzustellen. Ab diesem Zeitpunkt wurden in 2020 nur noch bestehende Verträge und bereits zugesagte Förderungen erfüllt. Diese werden im Folgenden erläutert.

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

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport mit langfristigen Partnerschaften unter anderem für das Rheingau Musik Festival und die Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung.

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

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

Aufgrund der massiven wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie hat die Fraport AG den Umweltfonds aufgelöst. Mit dem Fonds hat der Konzern seit 1997 über 39 Mio € in mehr als 1.150 Projekte für Natur- und Umweltschutz, Umweltforschung und -bildung in der Rhein-Main-Region investiert. Eines der bekanntesten Projekte ist der Regionalpark RheinMain, der sich zwischen Rüdesheim, Wetterau, dem Kinzigtal und dem Hessischen Ried erstreckt und über ein Rad- und Wegenetz von über 550 km Gesamtlänge erlebbar ist.

An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Bei den Spenden- und Sponsoringaktivitäten stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie musste im Jahr 2020 auch bei den internationalen Konzern-Gesellschaften ein Großteil der Maßnahmen verschoben werden, bis eine deutliche Verbesserung des Verkehrsaufkommens und somit der wirtschaftlichen Situation eintritt.

Umweltbelange

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben große Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, den damit einhergehenden ökologischen Anforderungen gerecht zu werden.

Sich mit den Umweltbelangen intensiv auseinanderzusetzen, ist vor allem bei Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung. Es gilt, die Wachstumsziele im Einklang mit dem Umweltschutz zu verfolgen. Sowohl der Ausbau an den brasilianischen Flughäfen For-

taleza und Porto Alegre als auch am Flughafen Lima sowie in Frankfurt ist an Umweltauflagen geknüpft. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert für die Finanzierung des Terminals 3 am Standort Frankfurt jährlich einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Berücksichtigung wesentlicher Umweltaspekte enthält.

Fraport hat sich dazu verpflichtet, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch www.fraport.de/verantwortung). Dazu berichten die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen und Projekten sowie damit einhergehende Verbesserungen an die Fraport AG, die die Kennzahlen für die Berichterstattung (siehe auch „GRI- und UN-Global Compact Index 2020“ und Umwelterklärung) zusammenführt.

Klimaschutz

Der Vorstand hat die CO₂-Emission als bedeutsamste Kennzahl bestimmt, um die Umweltauswirkungen zu messen. Diese soll konzernweit reduziert werden (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern seit 2013 mit dem CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zur aktuellen CO₂-Emission der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO₂-Zielen für Fraport frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dient der monatliche Energieverbrauch von Gebäuden, Anlagen und Equipment. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO₂-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der Vorstand wird quartalsweise über die Entwicklung am Standort Frankfurt und normalerweise halbjährlich über die Konzern-Emissionen informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO₂-Emission für die Fraport AG auf Objektebene halbjährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet. Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde das Halbjahresreporting 2020 ausgesetzt. Die Monitoring-Berichterstattung für das Gesamtjahr 2020 an den Vorstand fand wie gewohnt statt.

Seit 2014 gibt es ein eigenes Gremium, den sogenannten Energiezirkel, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat. Es trifft sich zweimal jährlich und berichtet alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt an den Gesamtvorstand. Das bislang gesetzte Ziel, den Energieverbrauch um 20 % bis zum Jahr 2022 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 zu senken, wird aufgrund der Zurückstellung investiver Maßnahmen als Reaktion auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie vorläufig ausgesetzt. Gleichwohl findet weiterhin sowohl das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen als auch eine stetige Prüfung auf weitere mögliche Maßnahmen statt, um auch während der Pandemie Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden, Anlagen und Prozessen aufzudecken.

Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu emissionsfreien Alternativen. Hierzu hat der Flughafenbetreiber im Jahr 2020 zwei Elektrobusse für den Transport von Passagieren getestet. Im September 2020 hat Fraport eine neue Luffrachthalle in der CargoCity Süd an die künftige Betreibergesellschaft SwisSPORT Cargo Services Deutschland GmbH übergeben. Mit der Halle soll im Januar 2021 auch die erste große Photovoltaik-Anlage am Flughafen Frankfurt in Betrieb gehen. Sie wird pro Jahr etwa 1,5 Mio Kilowattstunden klimaneutralen Strom erzeugen. Damit ließen sich mehr als 450 Haushalte mit vier Personen ein Jahr lang mit Strom versorgen.

Fraport beabsichtigt außerdem, in Wind- und Sonnenenergie zu investieren. Ziel ist es, mit regenerativen Energien den eigenen Strombedarf am Standort Frankfurt weitestgehend zu decken.

Ein Beleg für das erfolgreiche CO₂-Management der Fraport ist die Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI (Airports Council International). Sie hat sich seit 2010 zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert den Nachweis sowohl eines CO₂-Reduktionsziels, eines CO₂-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft sind. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien sowie die griechischen Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki – erstmals auch Chania und Samos – das Level 1 („Mapping“) erreicht. Der Flughafen Lima hat erstmals an der Airport Carbon Accreditation teilgenommen und erfolgreich ein Zertifikat für Level 1 erhalten. Der Flughafen in Antalya befindet sich bereits auf Level 3+

(„Neutrality“). Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sind jedoch normalerweise dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen. Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie hat der Vorstand beschlossen, die Verpflichtung einer externen Testierung der CO₂-Emissionen für das Jahr 2020 auszusetzen.

Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie reduzierte sich die CO₂-Emission im Fraport Konzern deutlich, es wurden aber auch weiterhin Effekte aus laufenden Energieeinsparprogrammen zur Verbesserung der Energieeffizienz erzielt (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Umwelt- und Naturschutz

Die Fraport-Umweltpolitik verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt. Dazu sind in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden müssen, Umweltmanagementsysteme installiert. Diese sind fast ausnahmslos nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zertifiziert beziehungsweise validiert. Das „Eco Management and Audit Scheme“ ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für freiwilliges Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung. Diese erfolgt durch staatlich überwachte Umweltgutachter. EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit 20 Jahren EMAS-validiert.

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen und Tochtergesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren es 85,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften.

In Frankfurt erweitert die Fraport AG die Grünflächen, wo es möglich ist. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens wertet die Fraport AG – im Einklang mit einer gesetzlichen Auflage des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafenausbau – rund 2.300 Hektar Flächen naturschutzfachlich auf: Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte. Der Ausgleich für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten.

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 bestanden für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 15,1 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

Die biologische Flugsicherheit obliegt dem Wildlife Hazard Management. An den internationalen Konzern-Flughäfen wird es entsprechend den internationalen Regelungen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender nationaler und lokaler Vorgaben umgesetzt. Entsprechende eigene Monitoringsysteme sind implementiert. Das Wildlife Hazard Management an den Konzern-Flughäfen befasst sich unter anderem mit der Überwachung von Vögeln, um einen sicheren operativen Betrieb zu gewährleisten. Hierzu zählt neben der Biotopgestaltung und den standardisierten Tierbeobachtungen auf und um den Flughafen auch Vergrämung durch akustische und visuelle Reize. Die Grünflächen zu pflegen, ist Voraussetzung dafür, die Zahl potenzieller flugsicherheitsrelevanter Tiere auf dem Flughafengelände zu reduzieren. Dies wird ebenfalls durch das Wildlife Hazard Management sichergestellt.

Luftqualität

Die Fraport AG beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Luftqualität am Standort Frankfurt. Für Flughäfen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt. Auf dem Flughafen Frankfurt wird die Luftqualität bereits seit 2002 an mehreren Standorten messtechnisch überwacht.

Organisatorisch ist die Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des Strategischen Geschäftsbereichs „Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ für das Thema Luftqualität zuständig. Sie informiert den Vorstand in einem jährlichen Reporting über die gemessenen Jahresmittel- und Jahreskennwerte der Luftschadstoffe auf dem Flughafengelände. Die Messergebnisse veröffentlicht die Fraport AG regelmäßig im „Lufthygienischen Jahresbericht“ auf der Homepage. Sie belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der Messung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Schadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das FFR auf Bitten der Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein Arbeitskreis „UFP“ eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Der Arbeitskreis hat zunächst die Kenntnisse einer Expertenanhörung zu UFP aus 2019 gesammelt und auf dieser Grundlage eine Leistungsbeschreibung zu einem Studiendesign einer UFP-Belastungsstudie erarbeitet. Ende des Jahres 2020 wurde die Entwicklung des Studiendesigns ausgeschrieben.

Durch die Coronavirus-Pandemie ist die Belastung mit UFP rund um den Flughafen Frankfurt teilweise stark gesunken. Zu diesem Schluss kommt das HLNUG in seinem im Herbst 2020 veröffentlichten „3. Bericht zur Untersuchung der regionalen Luftqualität auf ultrafeine Partikel (UFP) im Bereich des Flughafens Frankfurt“. Die Messwerte sind dabei allerdings stark windabhängig. Weil sich die einzelnen Messstandorte – je nach Lage und typischerweise vorherrschender Windrichtung – unterschiedlich häufig in der Abluft des Flughafens befinden, messen manche Stationen einen höheren UFP-Beitrag als andere. Somit variierte die Reduktion der mittleren UFP-Konzentrationen im Zeitraum 23. März bis 30. Juni 2020 gegenüber dem Zeitraum vor der Pandemie zwischen 44 und 6 %.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO₂) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Laut dem HLNUG ist während der Coronavirus-Pandemie keine Minderung der bodennahen Stickoxid- oder Feinstaubkonzentrationen in der Rhein-Main-Region allein durch den reduzierten Flugverkehr zu erkennen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

Informationen darüber, wer welchen Anteil an der Gesamtbelastung einer Region hat, sollen Rechenmodelle geben, die für einen vorgegebenen Untersuchungsraum alle relevanten Schadstoffquellen und deren Emissionen erfassen. Das Programm LASPORT berücksichtigt verschiedene flughafenbezogene Emissionsquellen in der unteren Atmosphäre, erstellt Ausbreitungsberechnungen und visualisiert die Belastung. Der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) hat das Programm 2002 in Auftrag gegeben. Der Anbieter hat es seitdem in enger Abstimmung mit der Fraport AG und weiteren Anwendern weiterentwickelt. Die Fraport AG verwendet die jeweils aktuelle Version.

In den nächsten Jahren sollen die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs jährlich erfasst werden können. Daraus lassen sich dann auch Potenziale identifizieren, wie diese verringert werden können. Die Reduktionsmaßnahmen ließen sich dann besser kontrollieren und ihr Erfolg messen. Die erfassten Daten dienen außerdem als Grundlage, um den Anteil des Flughafens an den Immissionen im Umland zu ermitteln. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann wichtig, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß dem Flughafen Frankfurt zuzuordnen sind.

Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoffe. Das emissionsbezogene Entgelt zahlen Airlines je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent im 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.

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

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Bereits 24 % der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt verfügen über einen elektrischen Antrieb.

Die internationalen Konzern-Flughäfen folgen den jeweiligen Anforderungen der nationalen Gesetzgebung. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen die Luftqualität messtechnisch überwacht. Da hier keine Überschreitung der zulässigen Vergleichswerte vorliegt, sind keine Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität notwendig.