

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die Vorgaben der §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB. Diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. Der uneingeschränkte Vermerk ist der Seite 230 zu entnehmen.

Die Beschreibung und die Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, deren Konzepte und Maßnahmen Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sind, sind in den Kapiteln „Steuerung“ ab Seite 41 sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80 beschrieben. Dort finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2020 sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128 zu entnehmen.

Verwendung von Rahmenwerken

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

Darstellung des Geschäftsmodells

Der Fraport-Konzern zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Konzernen. Fraport erbringt sämtliche operativen wie auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Struktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 28 zu finden.

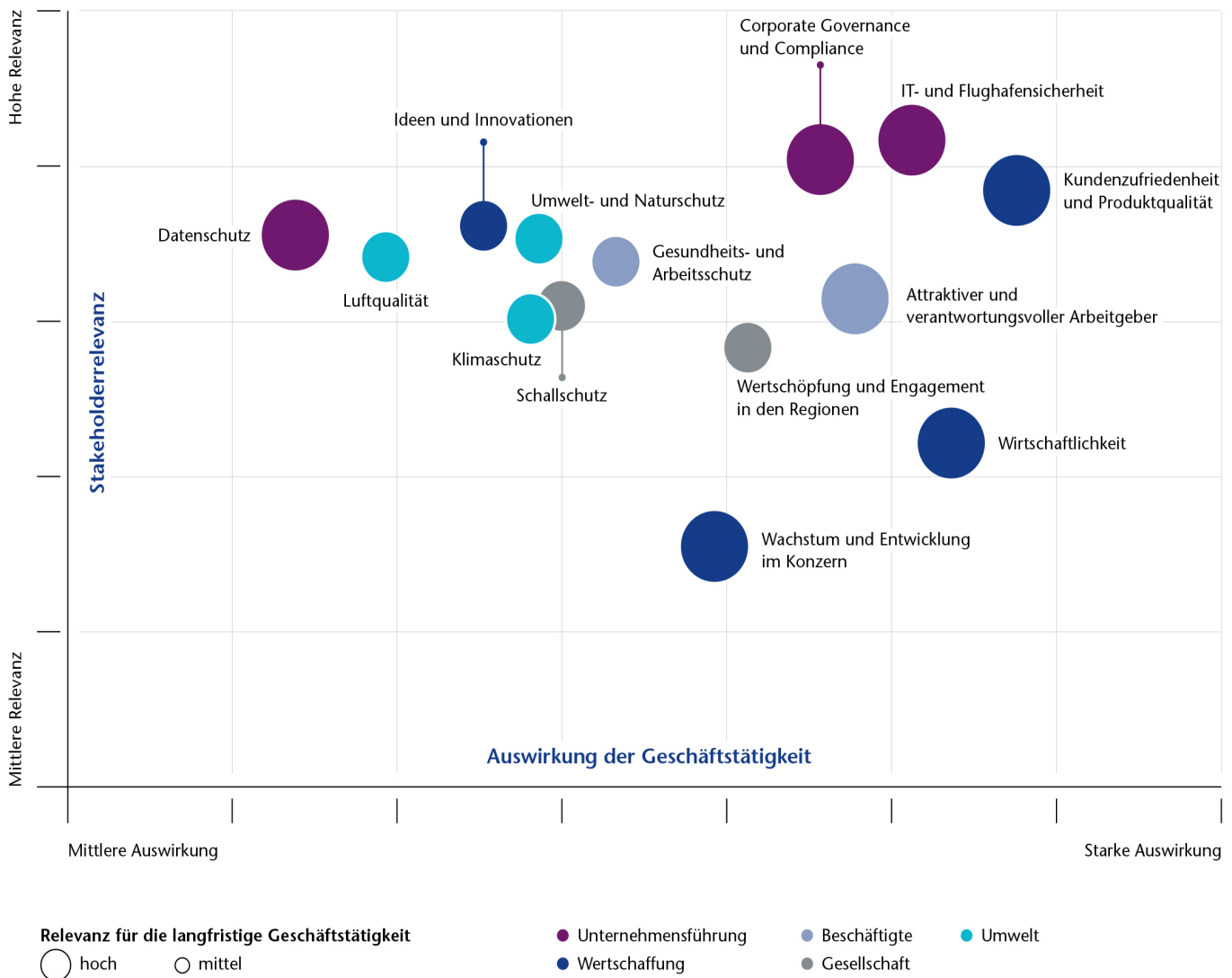
Ableitung der Wesentlichkeit

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

Der Vorstand hat – abgeleitet von diesen Unternehmenszielen – sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert. Diese sind: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

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

Wesentlichkeitsmatrix



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

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

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

Die finanziellen Belange sind nicht Bestandteil dieser Erklärung, jedoch dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 59 zu entnehmen. Das betrifft die Themen „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“ und „Ideen und Innovationen“.

Identifikation von Risiken

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

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

Für das Geschäftsjahr 2019 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten, über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ auf Seite 110 aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus, keine weiteren berichtspflichtigen Risiken, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Kapitalgesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind.

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

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

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

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

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

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

den Konzern-Flughäfen wurden innerhalb des eigenen Landes vergeben. Bei der Fraport AG gingen mehr als 70 % an Unternehmen in der Rhein-Main-Region. Etwa 98 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 1.278 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, etwa 1 % innerhalb der EU und circa 1 % in den USA und der Schweiz vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung (siehe Seite 86) sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten (siehe Seite 87), gilt die erste Stufe der Lieferkette der Fraport AG als unkritisch. Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG sind die Unternehmen FraSec, FraGround, FraCareS, Goldbeck Südwest GmbH und GCS. An den Konzern-Gesellschaften FraSec, FraGround und GCS ist die Fraport AG zu 100 %, an der Konzern-Gesellschaft FraCareS zu 51 % beteiligt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheits-, Bodenverkehrs- und Reinigungsdienstleistungen. Die Goldbeck Südwest GmbH ist mit der Errichtung von Photovoltaikanlagen am Flughafen Frankfurt beauftragt und unterliegt den zuvor beschriebenen Vergabebedingungen.

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

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

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

Zusammenhänge mit dem Abschluss

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

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Achtung der Menschenrechte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

Die Passagierzufriedenheiten an den Konzern-Flughäfen sind bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren. Die Passagierzufriedenheit in Frankfurt ist zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Strategie“, „Steuerung“, „Vergütungsbericht“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 36). Um bei steigenden Verkehrszahlen die Servicequalität zu sichern und den steigenden Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, führt Fraport an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch. Unter anderem werden am Flughafen Lima ein neues Terminal gebaut sowie umfangreiche Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen an den griechischen Regionalflughäfen getätigt. An den griechischen Regionalflughäfen und den brasilianischen Flughäfen wurden unter anderem Verbesserungen am Check in durchgeführt, um lange Wartezeiten zu vermeiden. Ein Fokus wurde zudem auf die Sauberkeit der Terminals und den Komfort der Passagiere gelegt. Durch verschiedene Maßnahmen, wie die Weiterentwicklung des „We care“-Serviceprogramms arbeitete die Konzern-Gesellschaft Twin Star weiter daran, ein konstant hohes Servicelevel beizubehalten. In 2019 wurden unter anderem Maßnahmen in den Bereichen Website, Parken und Mitarbeitermotivation umgesetzt. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat anhand der Vorjahresergebnisse diejenigen Bereiche identifiziert, die die geringsten Zufriedenheitswerte aufwiesen und auf Basis dessen ein Maßnahmenpaket inklusive Monitoring entwickelt. Die Konzern-Gesellschaft Fraport USA hat eine Anpassung des Systems zur Evaluierung der Zufriedenheiten vorgenommen, um zukünftig besser auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen zu können.

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

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

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

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

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

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

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

IT- und Flughafensicherheit

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

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

IT-Sicherheit

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement trägt Fraport dieser Situation Rechnung. Das Ziel ist der Schutz der IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Diese sind grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und die Einhaltung regelmäßig durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater überprüft (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 110).

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

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

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

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

Flughafensicherheit

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

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

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

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

Safety

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

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

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

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

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

Security

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

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

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

Datenschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arbeitnehmerbelange

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

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

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

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

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ein Zeichen guter Arbeitsbedingungen ist eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit, die auch Bestandteil der Vorstandsvergütung ist (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41, „Vergütungsbericht“ ab Seite 50 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

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

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

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

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

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

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

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

Um Talente zu identifizieren, zu gewinnen, zu fördern, zu entwickeln und bestmöglich im Unternehmen zu positionieren, wurde ein Talentmanagement-Prozess etabliert. Durch langfristige, systematische Entwicklung und Bindung talentierter Beschäftigter deckt die Fraport AG langfristig den Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern und trägt so zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG hierbei bei der Förderung von Frauen für Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

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

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

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten, steht im Fokus des betrieblichen Gesundheitsmanagements des Fraport-Konzerns. Mit seinem präventiven Charakter trägt Fraport zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Mitarbeiter werden regelmäßig über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informiert und ihre Arbeitsplätze im operativen und im administrativen Bereich ergonomisch gestaltet. Die Effektivität der Maßnahmen evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der Krankenquote in den deutschen Konzern-Gesellschaften (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80). Ziel ist es, die Krankenquote mittelfristig zu stabilisieren und langfristig zu senken.

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

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

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

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

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

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

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

Sozialbelange

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

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

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

Schallschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Engagement in den Regionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Umweltbelange

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

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

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

Klimaschutz

Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die CO₂-Emissionen bestimmt, die konzernweit reduziert werden sollen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

Ein Weg zum erfolgreichen CO₂-Management besteht in der 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 die Nachweise sowohl eines CO₂-Reduktionsziels, eines CO₂-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft werden. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna, Burgas, Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki erstmals an der Airport Carbon Accreditation teilgenommen und das Level 1 („Mapping“) erreicht. Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sie sind aber dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen. Der Flughafen Lima bereitet derzeit seine Teilnahme am Level 1 vor.

Zur Darstellung, Analyse und Steuerung des Energieverbrauchs der Fraport AG am Standort Frankfurt setzt Fraport seit 2013 mit dem CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zu jeder Zeit qualifizierte Aussagen zur aktuellen CO₂-Emission der Fraport AG zu treffen und eventuelle Fehlentwicklungen bezüglich der strategischen CO₂-Ziele für die Fraport AG frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dienen die nach Gebäuden, Anlagen oder Equipment differenziert erfassten monatlichen Energieverbräuche des Unternehmens. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

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

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

Die Fraport AG beteiligte sich im Geschäftsjahr 2019 am Carbon Disclosure Project (CDP), das CO₂-Emissionen, Klimarisiken, Reduktionsziele und -strategien von Unternehmen analysiert, und erreichte das Level C („Awareness“). Dies bescheinigt eine transparente Berichterstattung und das Bewusstsein des Unternehmens über seinen Einfluss auf den Klimawandel.

Die CO₂-Emission wird in der Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhoben und überwacht. Der Vorstand wird quartalsweise über ein Reporting über die Entwicklung der CO₂-Emission der Fraport AG informiert, zu den Konzern-Emissionen wird ihm halbjährlich berichtet. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO₂-Emission halbjährlich über ein detailliertes Monitoring auf Objektebene für die Fraport AG berichtet.

Umwelt- und Naturschutz

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

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des jeweiligen Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emission, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall abgedeckt. Die Funktionsfähigkeit und Wirkung der Umweltmanagementsysteme wird durch externe Zertifizierer (ISO 14001) beziehungsweise Umweltgutachter (EMAS) laufend überprüft und testiert. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

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

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

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

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

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

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

Luftqualität

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

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

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

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

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO₂) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

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

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

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

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

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

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