

GRI-Bericht 2018

Gute Reise! Wir sorgen dafür



Inhalt

Über diesen Bericht	3
Kennzahlen	4
Finanzen.....	5
Umwelt	9
Personal	18
GRI-Content-Index.....	25
Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten	105
Impressum	106

Über diesen Bericht

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. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt. Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – war mit einem Anteil von 61,5 % am Konzern-Ergebnis auch im vergangenen Geschäftsjahr der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns (2017: 66,0 %). Ende 2018 waren 88 % der Gesamtbeschäftigten in Deutschland beschäftigt.

Die Informationen und Kennzahlen in diesem Bericht umfassen den Konzern sowie alle Gesellschaften, die wir gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konsolidierungskreis einbezogen haben. Der Bericht erfasst alle Aktivitäten, Produkte und Leistungen, insbesondere jene, die in diesem Rahmen wesentliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Der Konsolidierungskreis der Konzern-Umweltkennzahlen umfasst die Fraport-Muttergesellschaft und die vollkonsolidierten Gesellschaften mit wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt. In den Jahren 2016 und 2017 waren dies: Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. (GCS), Airport Cater Service GmbH (ACS), FraGround sowie die Konzern-Flughäfen Varna, Burgas, Lima und Ljubljana. In 2018 wurde der Konsolidierungskreis um die 14 griechischen Flughäfen von Fraport Greece sowie die brasilianischen Konzern-Flughäfen Porto Alegre und Fortaleza erweitert. Abweichungen vom Konsolidierungskreis der Gesellschaften mit Auswirkungen auf die Umwelt sind entsprechend gekennzeichnet.

Der Konsolidierungskreis der Konzern-Personalkennzahlen entspricht dem für die Finanzzahlen (siehe „Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag“ im [Geschäftsbericht 2018](#), S. 148 f.).

Die Finanz-, Personal- und Umweltkennzahlen werden auf Konzern-Ebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt und unterliegen derselben Berechnungsmethode. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet. Sämtliche Daten und Informationen wurden von den jeweils zuständigen Fachbereichen/konsolidierten Konzern-Gesellschaften erhoben.

Unsere Berichte „GRI-Bericht 2018“ sowie „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“ (nachfolgend auch: Nachhaltigkeitsbericht 2018) erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

Für die Ermittlung der Berichtsdaten werden die in der Praxis üblichen und nach unserem Verständnis angemessenen Methoden, Berechnungen und Schätzungen angewandt. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne GRI-Indikatoren mit gewissen Unsicherheiten behaftet sein könnten.

Kennzahlen

Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet die Grundlage der Konzern-Strategie. Im Geschäftsjahr 2018 hat Fraport die Umsetzung der auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds weiterentwickelten Konzern-Strategie fortgesetzt. Das Leitbild 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“.

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-Emission.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2018	2017	Veränderung
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) (%)	86	85	+1 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,4	98,5	-0,1 PP
Mitarbeiterzufriedenheit	2,76	2,85	+0,09
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) (%)	26,0	28,0	-2,0 PP
Krankenquote (%)	7,4	7,5	-0,1 PP
CO ₂ -Emission (t)	244.029	209.668	34.361

Globalzufriedenheit Passagiere (Frankfurt)

Wir wollen die Kunden- und Serviceorientierung an unseren Flughäfen kontinuierlich optimieren. Zielwert: $\geq 80\%$ (Laufzeit: 2021)

Gepäck-Konnektivität (Frankfurt)

Wir wollen die Kunden- und Serviceorientierung an unseren Flughäfen kontinuierlich optimieren. Zielwert: $> 98,5\%$ (Laufzeit: 2019)

Mitarbeiterzufriedenheit

Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen. Zielwert: Gleich oder besser als 3,0 (Laufzeit: 2019)

Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands), Deutschland

Wir wollen die Anzahl von Frauen in Führungspositionen steigern. Zielwert: 30% (Laufzeit: 2021)

Krankenquote

Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken. Zielwert: $\leq 7,2\%$ (Laufzeit: 2025)

CO₂-Emission: Absolute Emissionen (Summe Scope 1 und 2 GHG Protocol) der Fraport-Muttergesellschaft und der vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen in Tonnen CO₂

Wir wollen die CO₂-Emission des Fraport-Konzerns verringern. Zielwert: 125.000 t CO₂ (Laufzeit: 2030)

Die Leistungsindikatoren sind im [Geschäftsbericht 2018](#) in den Kapiteln „Steuerung“, „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Geschäftsausblick“ des Lageberichts ab Seite 67 nachzulesen.

Detaillierte Informationen zum Programm finden Sie im [Nachhaltigkeitsbericht 2018](#), S. 50 ff.

Finanzen

GRI 201 Wirtschaftliche Leistung

GRI 201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Umsatz und Ergebnis

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
Umsatzerlöse	Mio €	2.586,2	2.934,8	3.478,3
Gesamtleistung	Mio €	2.954,4	3.010,4	3.602,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Mio €	1.054,1	1.003,2	1.129,0
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	Mio €	693,7	643,0	730,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	Mio €	581,4	506,1	670,4
Konzern-Ergebnis	Mio €	400,3	359,7	505,7

Kennzahlen zur Wirtschaftlichkeit (Auswahl)

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
Return on Fraport Assets (ROFRA)	%	11,4	10,0	11,1
Netto-Finanzschulden zum 31.12.	Mio €	2.355,9	3.512,4	3.545,4
Free Cash Flow	Mio €	301,7	393,1	6,8

Weitere Kennzahlen finden Sie im Zehn-Jahresübersicht im Geschäftsbericht 2018, S.242 f.

Wertschöpfungsrechnung

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern¹⁾				
Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung)		2.934,9	3.084,8	3.698,8
Verteilter wirtschaftlicher Wert				
Materialaufwand	Mio €	621,9	720,4	1.089,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand ²⁾	Mio €	211,7	193,9	202,3
Direkte Wertschöpfung (Netto-Wertschöpfung)	Mio €	2.101,3	2.170,5	2.407,4
Investitionen	Mio €	306,0	1.878,3	834,3
Davon Mittelabflüsse zum Erwerb von Konzessionen	Mio €	–	1.477,3	–
Fremdkapitalgeber	Mio €	113,8	137,2	127,8
Staat	Mio €	123,8	140,5	130,5
Beschäftigte	Mio €	1.066,7	1.092,9	1.182,3
Anteilseigner	Mio €	132,8	150,1	146,5
Thesaurierung (zurückbehaltener wirtschaftlicher Wert)	Mio €	358,2	–	–
Finanzierung durch erhöhte Verschuldung	Mio €	–	-1.228,5	-14,0

1) Die Darstellung erfolgt nicht getrennt nach Ländern, Regionen oder bestimmten Märkten, da die Konzern-Standorte über Frankfurt hinaus insbesondere hinsichtlich ihres Anteils an der Gesamtbelegschaft, aber auch hinsichtlich ihrer Gesamterträge, Kosten und Zahlungen als nicht wesentlich anzusehen sind.

2) Inklusive Spenden und Sponsoring.

GRI 201-3 Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung und Altersvorsorge

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	Mio €	150,2	159,3	172,1
Aufwendungen für Altersvorsorge	Mio €	44,3	45,0	46,3

GRI 202 Marktpräsenz

AO1 Passagiere

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt				
Passagiere (insgesamt)	Mio	24,8	50,5	72,2
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	12,3	24,9	35,8
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	12,4	25,2	36,2
Passagiere Inland	Mio	10,6	17,0	33,5
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	5,3	8,4	16,6
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	5,3	8,6	16,9
Passagiere Ausland	Mio	14,2	33,1	38,5
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	7,1	16,5	19,2
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	7,1	16,6	19,3
Lokalpassagiere	Mio	24,8	50,1	72,0
Umsteigepassagiere ¹⁾	in % der Lokalpassagiere	7,3	4,0	2,8
Transitpassagiere	Mio	0,0	0,4	0,2
Flughafen Frankfurt				
Passagiere (insgesamt) ²⁾	Mio	60,8	64,5	69,5
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	30,5	32,4	34,9
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	30,2	32,0	34,5
Passagiere Inland	Mio	7,0	7,3	7,6
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	3,5	3,7	3,9
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	3,5	3,6	3,8
Passagiere Ausland	Mio	53,7	57,1	61,8
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	27,0	28,7	31,0
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	26,7	28,4	30,8
Lokalpassagiere	Mio	60,7	64,4	69,4
Umsteigepassagiere ³⁾	in % der Lokalpassagiere	60,6	57,5	55,0
Transitpassagiere	Mio	0,1	0,1	0,1

1) Diese Daten basieren auf dem Fraport-Monitor, einer Hochrechnung auf Basis von Dauerfluggastbefragungen. Eine exakte Angabe der totalen Passagieranzahl ist daher nicht möglich.

2) Ohne die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas, weil die Gesellschaft die Umsteigepassagiere nicht gesondert ausweist.

3) Gewerblicher und nicht gewerblicher Verkehr (an + ab + Transit).

AO2 Flugbewegungen

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt				
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	245.257	476.719	668.769
Tag (an + ab)	Anzahl Bewegungen	170.757	369.452	527.937
Nacht (an + ab)	Anzahl Bewegungen	74.500	107.267	140.832
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	215.801	413.889	584.481
Inland	Anzahl Bewegungen	99.830	158.115	286.482
Ausland	Anzahl Bewegungen	115.971	255.774	297.999
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	6.564	8.383	9.353
Inland	Anzahl Bewegungen	849	2.507	3.769
Ausland	Anzahl Bewegungen	5.715	5.876	5.584
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	17.599	32.512	49.159
Inland	Anzahl Bewegungen	8.726	9.658	32.312
Ausland	Anzahl Bewegungen	8.873	22.854	16.847
State Aviation flights	Anzahl Bewegungen	5.498	8.107	9.839
Inland	Anzahl Bewegungen	5.426	7.340	9.703
Ausland	Anzahl Bewegungen	72	767	136
Flughafen Frankfurt				
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	462.885	475.537	512.115
Tag (an + ab) ¹⁾	Anzahl Bewegungen	431.595	441.345	474.831
Nacht (an + ab) ¹⁾	Anzahl Bewegungen	945	1.280	1.636
Flugbewegungen (05:00 – 05:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	12.129	12.682	13.161
Flugbewegungen (22:00 – 22:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	18.216	20.230	22.487
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	431.053	443.645	479.320
Inland	Anzahl Bewegungen	65.202	65.938	70.290
Ausland	Anzahl Bewegungen	365.851	377.707	409.030
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	21.469	21.145	21.566
Inland	Anzahl Bewegungen	1.405	1.416	1.530
Ausland	Anzahl Bewegungen	20.064	19.729	20.030
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen ²⁾	Anzahl Bewegungen	10.363	10.747	11.229
Inland	Anzahl Bewegungen	3.795	3.839	4.124
Ausland	Anzahl Bewegungen	6.568	6.908	7.105

1) Tag (06:00 – 21:59 Uhr), Mediations-Nacht (23:00 – 04:59 Uhr).

2) Diese Angaben beinhalten State Aviation Flights.

AO3 Cargo-Volumen

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt¹⁾				
Cargo-Volumen ²⁾	Mio t	0,31	0,31	0,39
Ankommendes Cargo-Volumen	Mio t	0,10	0,10	0,15
Cargo-Flüge	Mio t	0,04	0,04	0,06
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	0,06	0,06	0,10
Abfliegendes Cargo-Volumen	Mio t	0,21	0,20	0,23
Cargo-Flüge	Mio t	0,10	0,09	0,08
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	0,11	0,12	0,15
Flughafen Frankfurt ¹⁾				
Cargo-Volumen (an + ab + Transit)	Mio t	2,15	2,23	2,21
Luftfracht (an + ab + Transit)	Mio t	2,07	2,14	2,12
Luftpost (an + ab + Transit)	Mio t	0,09	0,09	0,09
Ankommendes Cargo-Volumen (an)	Mio t	1,01	1,05	1,06
Cargo-Flüge (an)	Mio t	0,63	0,65	0,66
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (an)	Mio t	0,38	0,40	0,40
Abfliegendes Cargo-Volumen (ab)	Mio t	1,10	1,14	1,12
Cargo-Flüge (ab)	Mio t	0,66	0,67	0,67
	Mio t	0,44	0,47	0,45

1) Gewerblicher und nicht gewerblicher Verkehr (an + ab + Transit).

2) Eine Unterteilung des Cargo-Volumens nach Luftfracht und Luftpost war bei den Konzern-Flughäfen nicht möglich.

GRI 203 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

GRI 203-2 Gesellschaftliches Engagement

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern				
Gesellschaftliches Engagement¹	Mio €	–	6,5	6,2
Sponsoring ¹	Mio €	–	4,5	4,2
Umweltfonds ²	Mio €	–	0,8	0,8
Spenden ¹	Mio €	–	1,2	1,2
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesellschaftliches Engagement	Mio €	6,3	6,1	6,0
Sponsoring	Mio €	4,2	4,2	4,1
Umweltfonds	Mio €	1,0	0,8	0,8
Spenden	Mio €	1,1	1,1	1,1

1) Erhebung der Zahlen für den Konzern ab 2017.

2) Fraport-Muttergesellschaft.

Umwelt

Durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validierte Kennzahlen sind farblich unterlegt.

Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

Konzern-Gesellschaften mit Umweltmanagementsystemen

	Einheit	2016	2017	2018
Anteil der Konzern-Gesellschaften mit Umweltmanagementsystemen	%	95,0	89,3	86,7

¹⁾ Anteil der vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften mit wesentlichen Umweltwirkungen

GRI 302 Energie

GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation (1/2)

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
Gesamtenergieverbrauch (Scope 1 und 2)	TJ	3.032,4	2.995,7	3.278,1
Eingekaufte direkte Energieträger (Scope 1)	TJ	550,4	550,2	589,1
davon erneuerbare Energieträger	%	<<1	<<1	<<1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>>99	>>99	>>99
Erdgas	TJ	20,8	22,6	29,3
Flüssiggas (LPG)	TJ	7,4	8,8	7,5
Heizöl	TJ	117,4	100,0	101,2
Heizöl	Mio Liter	3,253	2,771	2,804
Diesel ^{1), 2)}	TJ	363,5	373,8	402,4
Diesel ^{1), 2)}	Mio Liter	10,211	10,499	11,303
Benzin ^{1), 2)}	TJ	39,4	42,6	46,1
Benzin ^{1), 2)}	Mio Liter	1,215	1,315	1,424
Kerosin (Jet A1)	TJ	1,9	2,4	2,6
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,056	0,068	0,074
Eingekaufte indirekte Energie (Scope 2) ^{3), 4)}	TJ	2.482,0	2.445,5	2.689,0
Strom ^{3), 4)}	TJ	1.373,7	1.359,8	1.636,6
Strom ^{3), 4)}	Mio kWh	381,6	377,7	454,6
Fernwärme ³⁾	TJ	691,5	671,0	597,1
Fernwärme ³⁾	Mio kWh	192,1	186,4	165,8
Fernkälte ³⁾	TJ	416,8	414,8	455,3
Fernkälte ³⁾	Mio kWh	115,8	115,2	126,5

1) Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und den Betriebsstraßen.

2) Der Kraftstoffverbrauch zur privaten Nutzung der Dienstwagen ist nicht berücksichtigt.

3) Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

4) Der Anteil erneuerbarer Energien wird für die Fraport-Muttergesellschaft angegeben. 100 % erneuerbare Energien am Flughafen Ljubljana.

GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation (2/2)

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesamtenergieverbrauch	TJ	2.775,77	2.731,59	2.686,37
Eingekaufte direkte Energieträger (Scope 1)	TJ	495,87	494,59	505,62
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>> 99	>> 99	>> 99
Erdgas ⁴⁾	TJ	5,5	5,6	4,5
Flüssiggas (LPG) ⁴⁾	TJ	7,0	8,4	7,2
Heizöl ⁴⁾	TJ	110,33	93,30	87,73
Heizöl ⁴⁾	Mio Liter	3,056	2,585	2,430
Diesel ^{1), 2)}	TJ	335,1	345,2	361,6
Diesel ^{1), 2)}	Mio Liter	9,413	9,696	10,157
Benzin ^{1), 2)}	TJ	36,0	40,1	42,1
Benzin ^{1), 2)}	Mio Liter	1,112	1,239	1,299
Kerosin (Jet A1)	TJ	1,87	2,28	2,51
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,054	0,066	0,072
Eingekaufte indirekte Energie (Scope 2) ³⁾	TJ	2.279,9	2.236,6	2.180,8
Strom ³⁾	TJ	1.171,6	1.151,7	1.129,3
Strom ³⁾	Mio kWh	325,4	319,9	313,7
davon erneuerbare Energieträger	%	37,9	45,7	45,9
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	62,1	54,3	54,1
Fernwärme ^{3), 4)}	TJ	691,5	670,2	596,2
Fernwärme ^{3), 4)}	Mio kWh	192,1	186,2	165,6
Fernkälte ^{3), 4)}	TJ	416,8	414,8	455,3
Fernkälte ^{3), 4)}	Mio kWh	115,8	115,2	126,5

1) Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und den Betriebsstraßen.

2) Der Kraftstoffverbrauch zur privaten Nutzung der Dienstwagen ist nicht berücksichtigt.

3) Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

4) 2018: Veränderung wetterbedingt (milder Winter, heißer und lang andauernder Sommer).

GRI 302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesamter Energieverbrauch Scope 3	TJ	19.203,0	19.381,1	20.712,8
Flugverkehr ^{1), 5)}	TJ	12.776,7	12.797,7	13.762,2
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ²⁾	TJ	1.599,4	1.574,8	1.618,2
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3), 5)}	TJ	2.612,0	2.829,0	3.237,0
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴⁾	TJ	11,3	12,4	11,1
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) ⁵⁾	TJ	2.203,6	2.167,3	2.084,3

1) Flugverkehr bis 914 m (LTO-Zyklus) aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen Frankfurt.

2) An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte.

3) An- und Abreise der Originär-Passagiere, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr.

4) Beinhaltet Pkw, Bahn und Flug.

5) 2018: Anstieg bei Flugbewegungen und Passagieren.

GRI 302-3 Energieintensität

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
Spezifischer Gesamtverbrauch	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	27,6	25,7	19,3
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger (Scope 1)	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	5,0	4,7	3,5
Eingekaufte Energie (Scope 2)	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	22,6	21,0	15,9
Fraport-Muttergesellschaft				
Spezifischer Gesamtverbrauch	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	34,0	31,6	29,5
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger (Scope 1)	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	6,1	5,7	5,5
Eingekaufte Energie (Scope 2)	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	27,9	25,9	23,9

GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft				
Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung ^{1), 2), 3)}	Mio kWh	42,35	69,91	94,92

1) Basis ist das Jahr 2008, Effekte kumuliert ab dem Jahr 2008, soweit auch in den Folgejahren wirksam. Im aktuellen Berichtsjahr erzielte Einsparung ist Differenz zwischen Wert des aktuellen Jahres und Wert des Vorjahrs (weitere Erläuterung hierzu siehe GRI 302-4 im Textteil).

2) Ermittlung von Energie, die aus Gründen von verbesserten Verfahren, Austausch und Umrüstung von Anlagen und Ausrüstung sowie verändertem Mitarbeiterverhalten eingespart werden konnte. Die Verringerung bezieht sich auf alle Medien.

3) Berechnete Werte.

GRI 303 Wasser

GRI 303-1 Gesamtwasserentnahme

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern¹⁾				
Gesamtwasserentnahme	Mio m ³	1,782	1,873	2,193
Gesamtwasserentnahme	Liter pro Verkehrseinheit	16,2	16,1	17,7
Trinkwasser	Mio m ³	1,468	1,461	1,462
Brauchwasser	Mio m ³	0,314	0,412	0,731
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesamtwasserentnahme ^{1), 4)}	Mio m ³	1,031	1,023	1,416
Gesamtwasserentnahme ¹⁾	Liter pro Verkehrseinheit	12,6	11,8	15,5
Trinkwasser ^{1), 2)}	Mio m ³	0,723	0,615	0,689
Brauchwasser ^{1), 3), 4)}	Mio m ³	0,308	0,408	0,727

*) Ohne Fraport Greece, Fraport Brasil Porto Alegre und Fraport Brasil Fortaleza.

1) Gesamtwasserentnahme Flughafen Frankfurt abzüglich Verbrauch Dritter am Standort Flughafen Frankfurt.

2) Aus der kommunalen Wasserversorgung.

3) Das Brauchwasser wird aus Oberflächenwasser, Regenwasser und Grundwasser aufbereitet. Bei Bedarf wird Trinkwasser hinzugefügt.

4) 2018: Erhöhter Wasserverbrauch aufgrund Bauaktivitäten Terminal 3.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft				
Kohlenwasserstoffe ¹⁾	mg/l	0,08	<0,1	<0,1
Absetzbare Stoffe ¹⁾	ml/l	0,28	0,23	<0,1

1) Monatlich wurde eine 2-h-Mischprobe mittels einer stationären Probenahme-Messstation aus dem Niederschlagswasserkanal kurz vor der Einleitstelle in den Main entnommen.

GRI 304 Biodiversität

GRI 304-1 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten

	Einheit	
Fraport-Muttergesellschaft		
Flughafen Frankfurt¹⁾		
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	3.229
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	fünf Schutzgebiete im Sinne der FFH-Richtlinie
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	4.283
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	zwei Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie der EU
Konzern		
Flughafen Lima¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	100
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	Wanderfalken, Zugvögel wie Möwen, Eulen und andere
Flughafen Burgas¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	1.000
Landfläche	ha	1.075
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	Atanasovsko Lake ist eine sog. „defensive area“
Flughafen Ljubljana¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	auf dem Flughafengelände, Landeanflugslinie bis 200 ft Höhe, Startlinie bis 500 ft Höhe
Landfläche	ha	316,07
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	kein offizieller Schutzstatus, Mäusebussarde, Turmfalken, Rauchschwalbe

1) Für die Erhebung sind die Betriebsstätten relevant, die sich in einem Schutzgebiet befinden, daran angrenzen oder geschützte Gebiete enthalten.

2) Der Biodiversitätswert bestimmt sich durch das Qualitätsmerkmal des Schutzgebiets und dem gelisteten Schutzstatus.

Flächeninanspruchnahme

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft am Flughafen Frankfurt				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	2.284	2.284	2.285
davon befestigt	ha	1.091	1.092	1.104
Flughafen Varna				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	223	223	223
davon befestigt	ha	55	55	55
Flughafen Burgas				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	253	253	253
davon befestigt	ha	64	64	64
Flughafen Ljubljana				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	279	279	280
davon befestigt	ha	75	75	75

1) Zusammenhängende Eigentumsfläche.

GRI 305/306 Emissionen, Abwasser und Abfall

Direkte und indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1 und 2)

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
CO ₂ -Emissionen				
direkte und indirekte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	228,4	209,7	244,0

GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1) inklusive GRI 305-4

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
CO ₂ -Emissionen				
direkte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	40,2	40,1	42,9
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
direkte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,37	0,34	0,25
Fraport-Muttergesellschaft				
CO ₂ -Emissionen				
direkte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	36,5	36,4	37,2
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
direkte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,45	0,42	0,41
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ²⁾	1.000 t CO ₂ -Äquivalent	1,18	1,92	1,61

1) Direkte Emissionen nach Scope 1 GHG Protocol-Standards: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propangas.

2) Nur CO₂-Äquivalent Kältemittelverbrauch.

GRI 305-2 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen (Scope 2) inklusive GRI 305-4

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern				
CO ₂ -Emissionen				
indirekte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	188,2	169,5	201,1
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
indirekte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	1,72	1,45	1,19
Fraport-Muttergesellschaft				
CO ₂ -Emissionen				
indirekte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	172,8	153,7	151,4
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
indirekte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,11	1,78	1,66

1) Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol-Standards: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).

GRI 305-3 Weitere indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft (Scope 3 nach GHG)				
Flugverkehr ^{1), 5)}	1.000 t CO ₂	936,2	937,8	1.009,7
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ²⁾	1.000 t CO ₂	115,0	112,0	106,6
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3), 5)}	1.000 t CO ₂	173,2	185,0	198,9
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴⁾	1.000 t CO ₂	0,81	0,90	0,80
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) ⁶⁾	1.000 t CO ₂	202,3	189,7	183,5
Sonstige relevante Treibhausgas-Emissionen	t CO ₂ -Äquivalent	<2	<2	<2

1) Flugverkehr bis 914 m (LTO-Zyklus) aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen Frankfurt.

2) An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte.

3) An- und Abreise der Originär-Passagiere, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr.

4) Beinhaltet Pkw, Bahn und Flug.

5) 2018: Anstieg bei Flugbewegungen und Passagieren.

6) 2018: Stromverbrauch Dritter mit nationalem Emissionsfaktor bewertet. Vorjahreswerte 2017 und 2016 angepasst.

GRI 306-1 Abwassereinleitung

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern¹⁾				
Schmutzwasser	Mio m ³	2,606	2,432	2,476
Schmutzwasser	Liter pro Verkehrseinheit	23,8	20,9	20,0
Flughafen Frankfurt				
Schmutzwasser ^{1), 2)}	Mio m ³	1,820	1,966	2,156
Schmutzwasser ²⁾	Liter pro Verkehrseinheit	22,2	22,8	23,6
BSB5 ³⁾	Tonnen	801	1.385	1.590

*) Ohne Fraport Greece, Fraport Brasil Porto Alegre, Fraport Brasil Fortaleza.

1) Schmutzwasser wird in der vollbiologischen Kläranlage der Fraport AG und in den vollbiologischen Kläranlagen in Frankfurt-Niederrad und Frankfurt-Sindlingen behandelt. Durch die Separierung des mit Enteisungsmitteln versehenen Niederschlagswassers kommt es zum Anstieg der Schmutzwassermenge. Das mit den Enteisungsmitteln versehene Wasser wird seit 2012 über das Schmutzwasserkanalnetz zu den Kläranlagen geführt.

2) Schmutzwasser der Fraport AG und über 500 weiteren Unternehmen am Flughafen Frankfurt.

3) BSB5 gibt die Menge an Sauerstoff an, welche Bakterien und andere Kleinstlebewesen in einer Wasserprobe im Zeitraum von fünf Tagen bei einer Temperatur von 20 Grad Celsius verbrauchen, um die Wasserinhaltsstoffe aerob abzubauen.

GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern¹⁾				
Abfallaufkommen ^{1), 3)}	1.000 t	25,29	26,32	28,27
Abfallaufkommen ¹⁾	kg pro Verkehrseinheit	0,23	0,23	0,23
gefährliche Abfälle ¹⁾	1.000 t	2,81	2,58	2,16
nicht gefährliche Abfälle ¹⁾	1.000 t	22,09	22,35	24,59
Verwertungs-Quote gesamt	in % des Abfallaufkommens	76,2	71,3	69,2
Abfälle von internationalen Flügen	1.000 t	5,50	5,61	5,61
Fraport-Muttergesellschaft				
Abfallaufkommen ¹⁾	1.000 t	19,52	20,36	20,94
Abfallaufkommen ¹⁾	kg pro Verkehrseinheit	0,24	0,24	0,23
gefährliche Abfälle ¹⁾	1.000 t	1,51	2,19	1,77
nicht gefährliche Abfälle ¹⁾	1.000 t	18,00	18,17	19,17
Verwertung gesamt ^{1), 2)}	1.000 t	17,65	18,39	18,94
Verwertungs-Quote gesamt ¹⁾	in % des Abfallaufkommens	90,5	90,3	90,5
Abfälle von internationalen Flügen	1.000 t	4,51	4,62	4,65

*) Ohne Fraport Greece, Fraport Brasil Porto Alegre, Fraport Brasil Fortaleza.

1) Inklusive Übernahme von Dritten, ohne Boden und Bauschutt.

2) Gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz.

3) Abweichungen in der Addition von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen liegen in der länderspezifischen Gesetzgebung in Peru.

GRI 306-3 Wesentliche Freisetzungen

	Einheit	2016	2017	2018
Fraport-Muttergesellschaft¹⁾				
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe				
Freisetzungen	Anzahl	779	762	532
Volumen der Freisetzungen	m ³	8,22	10,37	9,00
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	1,68	1,60	1,04
Auswirkungen ²⁾		keine	keine	keine
Flughafen Lima				
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe				
Freisetzungen	Anzahl	12	36	11
Flächengröße, auf der Freisetzungen einwirken ³⁾	m ²	665	1.620	1.010
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	0,08	0,19	0,06
Auswirkungen		keine	keine	keine
Flughafen Ljubljana				
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe				
Freisetzungen	Anzahl	19	22	37
Volumen der Freisetzungen	m ³	0,06	0,45	0,50
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	0,58	0,64	1,04
Auswirkungen		keine	keine	keine

1) Freisetzungen vorwiegend durch Dritte.

2) Keine Umweltgefährdung, da Freisetzung im Regelfall auf befestigten Flächen mit nachgeschalteten umfangreichen Sicherheitseinrichtungen. Freisetzungen auf unbefestigten Flächen sind sehr seltene Ausnahmen, sie werden unverzüglich saniert.

3) Lima gibt die betroffene Fläche an.

AO5 Luftqualität

	Einheit	2016	2017	2018
Am Flughafen Frankfurt				
NO ₂ ^{1), 2), 3)}	µg/m ³	44,5	41,8	42,7
SO ₂ ^{1), 2), 4)}	µg/m ³	1,8	1,9	1,8
Feinstäube, PM10 ^{1), 2), 5)}	µg/m ³	17,0	17,1	17,6
Benzo ^{1), 2), 6)}	µg/m ³	0,7	0,5	0,6
Am Flughafen Lima				
NO ₂	µg/m ³	–	–	–
SO ₂ ⁸⁾	µg/m ³	4,1	4,2	8,8
Feinstäube, PM2,5 ⁷⁾	µg/m ³	21,0	20,2	18,5
Feinstäube, PM10	µg/m ³	–	–	–

1) Jahresmittel der Messwerte an der Station SOMM1, die sich auf dem Flughafengelände befindet. Diese Werte stellen das Gesamtergebnis aller Emissionen unterschiedlicher Quellgruppen dar, das heißt, neben den Immissionsbeiträgen des Flughafens auch die von Dritten (Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Hausbrand, großräumige Hintergrundbelastung). Der Anteil des Flughafens ist ortsabhängig und liegt hier nach Modellrechnungen je nach Komponente zwischen zirka 10 und 30 %.

2) Grenzwerte Jahresmittel (auf dem Flughafen nicht anwendbar, da keine ganzjährige Exposition des Menschen gegeben).

3) NO₂ nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³.

4) SO₂ nach TA Luft 2002 (sonst kein Jahresmittel definiert): 50 µg/m³.

5) Feinstaub, PM10 nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³.

6) Benzol nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 5 µg/m³.

7) Jahresmittelwerte am Flughafen Lima. Diese Werte stellen eine Summe von unterschiedlichen Emittenten dar und beinhalten neben den Emissionen des Flughafens auch die von Dritten (Straßenverkehr, Industrie- und Gewerbe, Hausbrand).

8) Anstieg in 2018 ist auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zurückzuführen.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern^{1),3)}				
Flächenenteisungsmittel ¹⁾	m ³	772	2.407	1.333
Carbamide ¹⁾	t	140	159	197
Flugzeugenteisungsmittel, gesamt (Typ I, II, IV) ¹⁾	m ³ Wirkstoff	64	76	85
Safewing-De-icing fluid Type II (Aircraft De-icing/Anti-icing Fluid mit 50 % Propylenglykol-Anteil) ¹⁾	m ³ aktives Mittel	5	9	2
Flugzeugenteisungsmittel, Typ I (Aircraft De-icing/Anti-icing Fluid mit 80 % Propylenglykol-Anteil) ¹⁾	m ³ aktives Mittel	74	84	93
Flugzeugenteisungsmittel Typ IV (Aircraft De-icing/Anti-icing Fluid mit 50 % Propylenglykol-Anteil) ¹⁾	m ³ aktives Mittel	6	9	18
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug ¹⁾	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug	0,074	0,074	0,083
Fraport-Muttergesellschaft				
Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat (flüssig, circa 50 % Wirkstoff) auf den Flugbetriebsflächen ¹⁾	m ³	766	2.394	1.324
Flächenenteisungsmittel Natriumformiat (Granulat, circa 100 % Wirkstoff) auf den Flugbetriebsflächen ¹⁾	t	121	457	250
Streusalz (NaCl) ²⁾	t	286	988	1.291
N*ICE³⁾				
Flugzeugenteisungsmittel, gesamt (Typ I, II, IV)	m ³ Wirkstoff	1.108	1.835	1.318
Flugzeugenteisungsmittel, Typ I (Aircraft De-icing/Anti-icing Fluid mit 80 % Propylenglykol-Anteil)	m ³ aktives Mittel	618	1.110	732
Flugzeugenteisungsmittel Typ IV (Aircraft De-icing/Anti-icing Fluid mit 50 % Propylenglykol-Anteil)	m ³ aktives Mittel	1.228	1.893	1.464
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug	0,222	0,283	0,239

*) Ohne Fraport Greece, Fraport Brasil Porto Alegre, Fraport Brasil Fortaleza. In Lima findet wegen klimatischer Bedingungen keine Enteistung statt.

1) Wert stark schwankend je nach Ausprägung der Wintermonate.

2) Werte beziehen sich auf die letzte Wintersaison, das heißt Wert 2018 ist Verbrauch des Winters 2017/18. Werte stark schwankend je nach Ausprägung der Winter.

3) Auf dem Flughafen Frankfurt führt die Firma N*ICE die Flugzeugenteisung durch, sie ist keine vollkonsolidierte Beteiligung und daher nicht in den Konzernzahlen enthalten. N*ICE wird aufgrund der Relevanz hier zusätzlich dargestellt.

Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures)

Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr

	Einheit	2016	2017	2018
Konzern¹⁾				
Mitarbeiterverkehr				
Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln ¹⁾	Anteil in %	29,7	30,2	29,3
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹⁾	Anteil in %	17,2	16,6	16,0
Passagierverkehr				
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln. ¹⁾	Anteil in %	38,6	39,1	39,4
Fraport-Muttergesellschaft				
Mitarbeiterverkehr ²⁾				
Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln ¹⁾	Anteil in %	30,2	31,2	30,3
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹⁾	Anteil in %	14,8	13,6	12,8
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt ²⁾				
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln. ¹⁾	Anteil in %	33,8	34,1	34,5

*) Ohne Fraport Greece, Fraport Brasil Porto Alegre, Fraport Brasil Fortaleza.

1) Die Werte basieren auf einer Umfrage.

2) Die wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt sind unter GRI 305-3 Sonstige Treibhausgas-Emissionen (Scope 3) dargestellt.

Lärm (Airport Operators Sector Disclosures)

LOG-Lärmfläche

	Einheit	2016	2017	2018
Flughafen Frankfurt				
Durch einen Leq 55 dB(A) Tag belastete Fläche ¹⁾	ha	–	16.952	17.582

1) Informationen zur Lärmobergrenze finden Sie im Nachhaltigkeitsbericht 2018, S. 94.

Anzahl der Anrainer-Beschwerden im Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm*

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Standort Frankfurt				
Fluglärmbeschwerden gesamt	Anzahl	5.593.806	5.915.950	962.620
Fluglärmbeschwerden mit Flugereignis-Bezug**	Anzahl	1.462.838	148.680	119.789
Beschwerdeführer	Anzahl	2.339	2.203	3.063

* Keine formellen Beschwerdeverfahren, siehe auch "Lärm" im Textteil.

** Neues Kriterium ab 2017 (<3.000 Beschwerden/Jahr). Erläuterungen zu den Zahlen finden Sie im Abschnitt "Lärm" dieses Berichts.

Gesellschaft

GRI 416 Kundengesundheit und -sicherheit

AO9: Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen

	Einheit	2016	2017	2018
Flughafen Frankfurt (Vogelschlagrate) ^{1), 2)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	4,86	–	–
Flughafen Frankfurt (Wildtierschlagrate) ^{1), 2)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	–	5,59	5,34
Flughafen Lima ²⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0,28	0,37	0,26
Flughafen Varna ²⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	10,80	15,67	5,63
Flughafen Burgas ²⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	5,27	7,45	2,58
Flughafen Ljubljana ²⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	12,84	7,26	7,60

1) Ab 2017 Wildtierschlagrate (Vorjahre Vogelschlagrate). Um dem mit der Einführung der EU-Verordnung Nr. 376/2014 in Kraft getretenen neuen Meldewesen gerecht zu werden, wurde der Bereich Statistik im Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL) 2017 umstrukturiert und inhaltlich angepasst. Die Wildtierschlagrate 2017 ist daher nicht mit den Vogelschlagraten aus den Vorjahren vergleichbar (siehe GRI-Bericht 2017, S. 67).

2) Vogelschlagrate: Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen. Flughafen Frankfurt ab 2017: Anzahl Wildtierschlagrate inklusive Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen.

Personal

Gesamtbeschäftigte der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften

	31.12.2017	31.12.2018
Fraport-Muttergesellschaft (Fraport AG)	10.747	10.595
Tochtergesellschaften		
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	49	49
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	12	12
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	132	132
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	689	729
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	23	27
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	4	9
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	19	24
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	3.697	4.110
FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main	0	9
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	3.331	3.744
Fraport Passenger Service GmbH, Frankfurt am Main	163	186
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	582	770
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2	2
FRA-Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	94	99
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	1	1
Fraport-Konzern Deutschland (im Wesentlichen Standort Frankfurt)	19.545	20.498
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	8	7
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul, Türkei	10	10
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	694	689
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	428	483
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	493	555
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2	2
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	30	37
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	216	230
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	180	197
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	168	199
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	159	237
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	91	147
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	0	4
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	0	4
Fraport-Konzern außerhalb von Deutschland	2.479	2.801
Fraport-Konzern Gesamt	22.024	23.299

Siehe auch Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB im [Geschäftsbericht 2018](#), S. 230 ff.

GRI 401 Beschäftigung

GRI 102-8 Gesamtbelegschaft

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern				
Gesamtbeschäftigte zum Stichtag¹⁾	Anzahl Personen	21.009	22.024	23.299
davon Frauen	in %	24,2	25,0	25,7
Stammbeschäftigte ²⁾	Anzahl Personen	19.409	20.440	21.535
Aushilfen ³⁾	Anzahl Personen	509	453	489
Freigestellte	Anzahl Personen	774	771	865
Auszubildende	Anzahl Personen	317	360	410
Beschäftigte Fraport-Muttergesellschaft ¹⁾	Anzahl Personen	11.164	10.747	10.595
	in % der Gesamtbeschäftigten	53,1	48,8	45,5
davon Frauen	in %	19,1	19,2	19,4
Weitere Mitarbeiter				
Leiharbeitnehmer ⁴⁾	Anzahl Personen	414	397	313
Regionale Verteilung				
Europa (inklusive Deutschland)	Anzahl Personen	20.456	21.231	22.034
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	97,4	96,4	95,7
Deutschland (im Wesentlichen Standort Deutschland)	Anzahl Personen	19.285	19.545	20.498
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	91,8	88,7	88,0
Restliches Europa (ohne Deutschland)	Anzahl Personen	1.171	1.686	1.806
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	5,6	7,7	7,8
Amerika (Nord- und Südamerika)	Anzahl Personen	541	781	983
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	2,6	3,5	4,2
Asien	Anzahl Personen	12	12	12
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	0,1	0,1	0,1
Befristete Arbeitsverträge weltweit⁵⁾	Anzahl Personen	2.908	3.916	3.599
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	13,8	17,8	15,4
davon Frauen ⁶⁾	in %	–	–	24,2
Regionale Verteilung der befristeten Verträge				
Europa (inklusive Deutschland)	Anzahl Personen	2.805	3.423	3.011
	in % der Gesamtbeschäftigten Europa	13,7	16,1	13,5
Deutschland (im Wesentlichen Standort Deutschland)	Anzahl Personen	2.405	2.933	2.935
	in % der Gesamtbeschäftigten Deutschland	15,1	20,0	17,6
Restliches Europa (ohne Deutschland)	Anzahl Personen	400	490	76
	in % der Gesamtbeschäftigten Restliches Europa	34,2	29,1	4,2
Amerika (Nord- und Südamerika)	Anzahl Personen	103	493	586
	in % der Gesamtbeschäftigten Amerika	19,0	63,1	59,6
Asien	Anzahl Personen	0	0	2
	in % der Gesamtbeschäftigten Asien	0,0	0,0	16,7
Vollzeitbeschäftigte	Anzahl Personen	17.492	18.235	19.730
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	83,3	82,8	84,7
davon Frauen	Anzahl Personen	–	3.213	3.611
Teilzeitbeschäftigte⁷⁾	Anzahl Personen	3.517	3.789	3.569
	in % der Gesamtbeschäftigten weltweit	16,7	17,2	15,3
davon Frauen	Anzahl Personen	–	1.809	1.877

1) Gesamtbeschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen (siehe 3.) + Auszubildende + Freigestellte

2) Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (siehe 3.), Freigestellte und Auszubildende.

3) Aushilfen = Praktikanten, Studenten und geringfügig Beschäftigte

4) Unter Berücksichtigung der AÜG-Novellierung (AÜG = Arbeitnehmerüberlassungsgesetz).

5) Inklusive Aushilfen (siehe 3.) und Auszubildende, die üblicherweise befristete Verträge haben. 2018 waren 899 Aushilfen und Auszubildende beschäftigt. Sie machen 25 % der befristeten Verträge aus.

6) Diese Zahl wurde nicht systemseitig ermittelt.

7) Inklusive Altersteilzeit.

GRI 401-1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern				
Stammbeschäftigte	Anzahl Personen	19.409	20.440	21.535
Eintritte nach Geschlecht, Region und Alter				
Eintritte	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.633	2.938	2.921
	in % der Stammbeschäftigten	8,4	14,4	13,6
davon Frauen	in % der eingestellten Stammbeschäftigten	17,6	26,5	34,3
Regionen				
Europa (inklusive Deutschland)	Anzahl Personen	1.595	2.653	2.701
	in % der Stammbeschäftigten	8,2	13,0	12,5
Deutschland (im Wesentlichen Standort Frankfurt)	Anzahl Personen	1.397	2.157	2.497
	in % der Stammbeschäftigten	7,2	10,6	11,6
Restliches Europa (ohne Deutschland)	Anzahl Personen	198	496	204
	in % der Stammbeschäftigten	1,0	2,4	0,9
Amerika (Nord- und Südamerika)	Anzahl Personen	38	285	220
	in % der Stammbeschäftigten	0,2	1,4	1,0
Asien	Anzahl Personen	0	0	0
	in % der Stammbeschäftigten	0,0	0,0	0,0
Altersgruppe				
Altersgruppe bis 30 Jahre	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	33,4	33,7	47,1
Altersgruppe 31–50 Jahre	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	51,3	52,8	59,2
Altersgruppe über 50 Jahre	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	15,2	13,5	23,6
Fluktuation nach Geschlecht, Region und Alter				
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	2.015	1.861	1.843
Fluktuation¹⁾	in % der Stammbeschäftigten	9,4	8,3	7,9
davon Frauen	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	24,7	23,4	30,1
Regionen				
Europa (inklusive Deutschland)	Anzahl Personen	1.979	1.825	1.754
	in % der Stammbeschäftigten	10,2	8,9	8,1
Deutschland (im Wesentlichen Standort Frankfurt)	Anzahl Personen	1.928	1.757	1.676
	in % der Stammbeschäftigten	9,9	8,6	7,8
Restliches Europa (ohne Deutschland)	Anzahl Personen	51	68	78
	in % der Stammbeschäftigten	0,3	0,3	0,4
Amerika (Nord- und Südamerika)	Anzahl Personen	35	36	89
	in % der Stammbeschäftigten	0,2	0,2	0,4
Asien	Anzahl Personen	1	0	0
	in % der Stammbeschäftigten	0,0	0,0	0,0
Altersgruppe				
Altersgruppe bis 30 Jahre	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	28,9	27,5	43,0
Altersgruppe 31–50 Jahre	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	48,0	46,4	59,8
Altersgruppe über 50 Jahre	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	23,1	26,2	37,9
Austrittsgründe				
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	460	520	767
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	232	229	350
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	107	108	117
Andere Gründe ²⁾	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.216	1.004	1.361

1) Nach der Schlüter-Methode: Austritte Geschäftsjahr/(Stammbeschäftigte Vorjahr + Eintritte)

2) Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

GRI 402 Arbeitnehmer-/Arbeitgeber-Verhältnis

GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern				
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung ¹⁾	in % der Gesamtbeschäftigten	98,7	95,8	96,5

1) Die Differenz zu 100 % sind außertariflich Beschäftigte oder Leitende Angestellte nach Betriebsverfassungsgesetz sowie Gesellschaften ohne Kollektivvereinbarung (Brasilien).

GRI 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

GRI 403-1 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern				
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte ¹⁾	in % der Gesamtbeschäftigten	100	100	100

1) Inkl. Leiharbeiter

GRI 403-2 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern ^{1), 2)}				
Unfälle ³⁾	Anzahl	1.432	1.331	1.409
1.000-Mann-Quote ^{3), 4), 5)}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	23,8	25,8	26,1
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	2
meldepflichtig ⁴⁾	Anzahl	520	571	613
Ausfalltage ^{4), 6)}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	8.220	9.461	9.085
Krankenquote ⁷⁾	Abwesenheit in %	7,89	7,54	7,44
krankheitsbedingt ⁷⁾	Abwesenheit in %	7,67	7,33	7,19
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ⁷⁾	Abwesenheit in %	0,22	0,21	0,25
Berufskrankheiten ⁸⁾	Anzahl anerkannte Fälle	6	5	1
Deutschland (im Wesentlichen Standort Frankfurt) ^{1), 10)}				
Unfälle ³⁾	Anzahl	1.420	1.302	1.377
1.000-Mann-Quote ^{3), 4), 5)}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	25,8	28,1	29,0
mit Todesfolge ⁹⁾	Anzahl	0	0	2
meldepflichtig ⁴⁾	Anzahl	511	550	589
Ausfalltage ^{4), 6)}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	8.091	9.035	8.481
Unfälle auf Fraport-Baustellen	Anzahl	8	6	6
Krankenquote ⁷⁾	Abwesenheit in %	8,38	8,20	8,19
krankheitsbedingt ⁷⁾	Abwesenheit in %	8,14	7,97	7,92
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ⁷⁾	Abwesenheit in %	0,24	0,23	0,27
Berufskrankheiten ⁸⁾	Anzahl anerkannte Fälle	6	5	1
Ausland				
Unfälle ³⁾	Anzahl	12	29	32
1.000-Mann-Quote ^{3), 4), 5)}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	4,5	8,1	7,7
Krankenquote ⁷⁾	Abwesenheit in %	3,05	2,60	2,84
krankheitsbedingt ⁷⁾	Abwesenheit in %	3,02	2,53	2,75
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ⁷⁾	Abwesenheit in %	0,03	0,07	0,09

1) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen die Gesamtbelegschaft und die Leiharbeitnehmer, jedoch nicht selbstständige Auftragnehmer, da die Daten für diese Mitarbeiter nicht erhoben werden.

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

3) Bagatellverletzungen (Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen) sind nicht enthalten.

4) Meldepflichtig = als meldepflichtig gilt ein Arbeitsunfall mit mehr als drei Ausfalltagen.

5) Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand. Der durchschnittliche Personalbestand ergibt sich aus den addierten monatlichen Gesamtbeschäftigten, dividiert durch die Anzahl der Monate.

6) Ausfalltage = geplante Arbeitstage.

7) Bezogen auf die Sollarbeitsstunden. Wert ohne die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

8) Fraport-Muttergesellschaft.

9) Bei den zwei Unfällen mit Todesfolgen handelt es sich um Wegeunfälle.

10) Eine Untergliederung der Unfall- und Ausfalltage nach Geschlecht ist für Fraport nicht relevant. Der größte Teil der Arbeitsunfälle findet im operativen Bereich statt, wo hauptsächlich Männer tätig sind. Eine Auswertung würde demnach größtenteils Männer aufweisen.

GRI 404 Aus- und Weiterbildung

GRI 404-1 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern¹⁾				
Weiterbildung ^{2), 3), 4)}	Tage je Gesamtbeschäftigte im Jahresdurchschnitt	2,94	4,56	8,0
Auszubildende	Anzahl Personen	317	360	410
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomand(inn)en/Schülersachhilfen	Anzahl Personen	509	453	489

1) Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien sowie eine Darstellung der Weiterbildungszeit nach Geschlecht ist zurzeit nicht möglich. Die Verantwortung liegt in den Fachbereichen und ein integriertes System steht nicht zur Verfügung.

2) 7 h = 1 Tag.

3) Ohne Auszubildende.

4) Der deutliche Anstieg der Weiterbildungstage in 2018 ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Datenerfassung zurückzuführen.

GRI 404-3 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern¹⁾				
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	60,4	56,7	61,3

1) Eine Darstellung der Kennzahl nach Geschlecht ist nicht relevant, weil unabhängig vom Geschlecht regelmäßig Mitarbeitergespräche und Leistungsbeurteilungen geführt werden. Bei der Fraport-Muttergesellschaft beträgt der Anteil der Beschäftigten mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung 100 %.

GRI 405 Vielfalt und Chancengleichheit

GRI 405-1 Zusammensetzung Beschäftigte

	Einheit	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
Konzern				
Gesamtbeschäftigte ¹⁾	Anzahl Personen	21.009	22.024	23.299
Gender				
davon Frauen	in % der Gesamtbeschäftigten	24,2	25,0	25,7
Segmente				
Aviation	Anzahl Personen	6.374	6.409	6.843
davon Frauen	in %	35,3	35,3	35,8
Ground Handling	Anzahl Personen	9.022	9.254	9.677
davon Frauen	in %	13,4	14,2	15,3
Retail & Real Estate	Anzahl Personen	741	741	746
davon Frauen	in %	39,7	40,1	39,7
International Activities & Services	Anzahl Personen	4.872	5.620	6.033
davon Frauen	in %	27,2	29,0	29,3
Durchschnittsalter				
	Jahre	43,5	43,6	43,6
bis 30 Jahre	in % der Gesamtbeschäftigten	14,7	14,7	15,3
davon Frauen	in %	31,2	32,2	33,2
31 – 50 Jahre	in % der Gesamtbeschäftigten	54,5	53,7	52,0
davon Frauen	in %	24,5	25,5	26,3
über 50 Jahre	in % der Gesamtbeschäftigten	30,8	31,7	32,7
davon Frauen	in %	20,2	20,8	21,3
Ausländische Beschäftigte in Deutschland ²⁾				
	Anzahl	4.283	4.651	5.120
	in % der Gesamtbeschäftigten in Deutschland	22,2	23,8	25,0
Verteilung der am meisten vertretenen Nationalitäten in Deutschland				
Türkei	Anzahl Personen	1.889	1.902	1.931
Italien	Anzahl Personen	336	361	406
Griechenland	Anzahl Personen	316	320	360
Kroatien	Anzahl Personen	159	185	223
Portugal	Anzahl Personen	147	158	164
Schwerbehinderte ^{3), 4)}				
	Anzahl Personen	1.676	1.683	1.734
	in % der Gesamtbeschäftigten	8,3	7,9	7,7
Frauen in Führungspositionen in Deutschland (Ebene 1 und 2)⁵⁾				
	in %	30,5	28,0	26,0
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in %	26,9	24,0	26,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in %	31,4	29,0	25,7
Personen in leitenden Organen (Muttergesellschaft)^{6), 2)}				
	Anzahl Personen	24	24	24
davon Frauen	Anzahl Personen	5	5	7
davon Frauen	in %	20,8	20,8	29,2
Vorstand				
	Anzahl Personen	4	4	4
davon Frauen	Anzahl Personen	1	1	1
davon Frauen	in %	25	25	25
Altersstruktur				
bis 30 Jahre	in %	0	0	0
31 – 50 Jahre	in %	0	0	0
über 50 Jahre	in %	100	100	100
Aufsichtsrat				
	Anzahl Personen	20	20	20
davon Frauen	Anzahl Personen	4	4	6
davon Frauen	in %	20	20	30
Altersstruktur				
bis 30 Jahre	in %	0	0	0
31 – 50 Jahre	in %	15	20	40
über 50 Jahre	in %	85	80	60

1) Gesamtbeschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen + Auszubildende + Freigestellte.

2) Ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund.

3) Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

4) Anrechenbare Arbeitsplätze = Gesamtbeschäftigte – Auszubildende – Aushilfen.

5) Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften. Führungsebene 1 und 2 unterhalb des Vorstands und Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften.

6) Leitende Organe = Vorstand und Aufsichtsrat.

GRI-Content-Index

Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung 2018 besteht aus dem Bericht „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“ (nachfolgend: Nachhaltigkeitsbericht 2018) sowie dem GRI-Bericht 2018. Der GRI-Bericht orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI-Standards in Übereinstimmung mit der Berichtsoption „Kern“) und berücksichtigt dabei die Flughafen-spezifischen Airport Operators Sector Disclosures.

GRI- und UN Global Compact-Index

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zur deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Der vorliegende Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung.

Der GRI-Index zeigt, wo Informationen zu den einzelnen Themen und Aspekten der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu finden sind. Außerdem können Sie der folgenden Tabelle entnehmen, wo wir über unser Engagement zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compacts Auskunft geben.



WE SUPPORT

- Prinzip 1: Unterstützung und Respektierung der internationalen Menschenrechte
- Prinzip 2: Keine Beteiligung des Unternehmens an Menschenrechtsverletzungen
- Prinzip 3: Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlung
- Prinzip 4: Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit
- Prinzip 5: Abschaffung der Kinderarbeit
- Prinzip 6: Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung
- Prinzip 7: Unterstützung eines vorsorgenden Ansatzes im Umgang mit Umweltproblemen
- Prinzip 8: Ergreifen von Initiativen für ein größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt
- Prinzip 9: Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien
- Prinzip 10: Eintreten gegen alle Arten der Korruption einschließlich Erpressung und Bestechung

GRI-Indikator	Seite	UN Global Compact
ALLGEMEINE GRI-STANDARDS	29	
GRI 102 Allgemeine Angaben	29	
Organisationsprofil	29	
GRI 102-1 Name der Organisation	29	
GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	29	
GRI 102-3 Hauptsitz der Organisation	29	
GRI 102-4 Länder der Geschäftstätigkeit	29	
GRI 102-5 Eigentümerstruktur und Rechtsform	30	
GRI 102-6 Märkte	30	
GRI 102-7 Größe der Organisation	30–31	
GRI 102-8 Gesamtbelegschaft	19, 31	Prinzip 6
GRI 102-9 Lieferkette	31–33	
GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	33	
GRI 102-11 Vorsorgeprinzip	33–34	
GRI 102-12 Externe Initiativen	34	
GRI 102-13 Mitgliedschaften in Verbänden und Interessensgruppen	34–35	
Strategie	35	
GRI 102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	35	
Ethik und Integrität	35	
GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	35–38	
Unternehmensführung	39	
GRI 102-18 Führungsstruktur	39	
Einbindung von Stakeholdern	39	
GRI 102-40 Übersicht der Stakeholder-Gruppen	39	
GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen	21, 39	Prinzip 3
GRI 102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	40	
GRI 102-43 Ansatz zur Einbindung von Stakeholdern	40	
GRI 102-44 Wichtige Themen und Anliegen	40–41	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung	41	
GRI 102-45 Liste der im Konzernabschluss enthaltenen Beteiligungen	41	
GRI 102-46 Vorgehen zur Bestimmung der Berichtsinhalte und der Abgrenzung der Themen	41–42	
GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen	43	
GRI 102-48 Neudarstellung von Informationen	43–44	
GRI 102-49 Änderungen in der Berichterstattung	44	
GRI 102-50 Berichtszeitraum	44	
GRI 102-51 Veröffentlichung des letzten Berichts	44	
GRI 102-52 Berichtszyklus	44	
GRI 102-53 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht	44	
GRI 102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	44	
GRI 102-55 GRI-Content-Index	44	
GRI 102-56 Externe Prüfung	45	
GRI 103 Managementansatz	46	
GRI 103-1 Wesentliche Themen und ihre Abgrenzungen	46	
GRI 103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	46	
GRI 103-3 Bewertung des Managementansatzes	46	
THEMENSPEZIFISCHE STANDARDS	47	
GRI 200 ÖKONOMIE	47	
Allgemeiner Managementansatz EC	47	
GRI 201 Wirtschaftliche Leistung – Managementansatz	47	
GRI 201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	5, 47	
GRI 201-2 Finanzielle Folgen, Risiken und Chancen des Klimawandels	47–48	Prinzip 7
GRI 201-3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen	5, 48	
GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	49	
GRI 202 Marktpräsenz – Managementansatz	49	
GRI 202-1 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn	49	Prinzip 6
GRI 202-2 Standortbezogene Personalauswahl	50	Prinzip 6
AO1 Passagiere	6, 50	
AO2 Flugbewegungen	7, 50	
AO3 Cargo-Volumen	7, 50	
GRI 203 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen – Managementansatz	50	
GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl	50	
GRI 203-2 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen/Gesellschaftliches Engagement	8, 51	

GRI-Indikator	Seite	UN Global Compact
GRI 204 Beschaffungspraktiken	51	
GRI 204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	51	
GRI 205 Korruptionsbekämpfung – Managementansatz	51–52	
GRI 205-1 Auf Korruptionsrisiken überprüfte Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken	53	Prinzip 10
GRI 205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	53	Prinzip 10
GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	53–54	Prinzip 10
GRI 206 Wettbewerbswidriges Verhalten	54	
GRI 206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	54	
GRI 300 ÖKOLOGIE	55	
Allgemeiner Managementansatz EN	55–56	
GRI 302 Energie – Managementansatz	57	
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	9–10, 57	Prinzip 7 und 8
GRI 302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation	10, 57	
GRI 302-3 Energieintensität	11, 57	
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	11, 57–58	Prinzip 8 und 9
GRI 303 Wasser – Managementansatz	58	
GRI 303-1 Gesamtwasserentnahme	11, 59	Prinzip 7 und 8
AO4 Qualität des Niederschlagswassers	12, 59	
GRI 304 Biodiversität – Managementansatz	59–60	
GRI 304-1 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten	12, 60–61	Prinzip 8
GRI 304-2 Auswirkungen auf die Biodiversität	61	Prinzip 8
GRI 304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume	61	Prinzip 8
GRI 305 Emissionen – Managementansatz	61–64	
GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1) inklusive GRI 305-4	13, 64	Prinzip 7
GRI 305-2 Indirekte energiebedingte Treibhausgas-Emissionen (Scope 2) inklusive GRI 305-4	13, 64	Prinzip 7 und 8
GRI 305-3 Weitere indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)	14, 65	Prinzip 8
GRI 305-4 Intensität der Treibhausgas-Emissionen	65	
GRI 305-5 Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen	65–66	Prinzip 8 und 9
GRI 305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	66	Prinzip 7 und 8
AO5 Luftqualität	15, 66	
GRI 306 Abwasser und Abfall – Managementansatz	66	
GRI 306-1 Abwassereinleitung	14, 67	Prinzip 8
GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	14, 67	Prinzip 8
GRI 306-3 Wesentliche Freisetzungen	15, 67	Prinzip 8
AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel	16, 67–68	
GRI 307 Umwelt-Compliance	68	
GRI 307-1 Sanktionen wegen Umweltverstößen	68	Prinzip 8
Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures)	68	
Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr	16	Prinzip 8
Lärm (Airport Operators Sector Disclosures) – Managementansatz	69–72	
LOG-Lärmfläche: Durch einen Leq 55 dB(A) Tag belastete Fläche	17	
Anzahl der Anrainer-Beschwerden im Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm	17	Prinzip 1
GRI 400 SOZIALES	73	
Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung	73	
Allgemeiner Managementansatz LA	73	
GRI 401 Beschäftigung – Managementansatz	73–75	
GRI 401-1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation	20, 75	Prinzip 6
GRI 401-2 Betriebliche Leistungen nur für Vollzeitbeschäftigte	75–76	
GRI 402 Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis – Managementansatz	76	
GRI 402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	76	Prinzip 3
GRI 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Managementansatz	76–79	
GRI 403-1 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	21, 79–80	
GRI 403-2 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle	22, 80	
GRI 403-3 Arbeitnehmer mit hoher Erkrankungsrate oder –gefährdung	80	
GRI 404 Aus- und Weiterbildung – Managementansatz	81–83	
GRI 404-1 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte	23, 83	Prinzip 6
GRI 404-3 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	23, 83	Prinzip 6
GRI 405 Vielfalt und Chancengleichheit – Managementansatz	84–85	
GRI 405-1 Zusammensetzung Beschäftigte	24, 85	Prinzip 6
GRI 405-2 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen	85–86	Prinzip 6

GRI-Indikator	Seite	UN Global Compact
Menschenrechte	86	
Allgemeiner Managementansatz HR	86–87	Prinzip 1
GRI 406 Nichtdiskriminierung – Managementansatz	87–88	
GRI 406-1 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	88	Prinzip 6
GRI 407 Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen – Managementansatz	88	Prinzip 3
GRI 407-1 Standorte und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	88	
GRI 408 Kinderarbeit	88	
GRI 408-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	88	Prinzip 5
GRI 409 Zwangs- oder Pflichtarbeit	88	
GRI 409-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	88	Prinzip 4
GRI 410 Sicherheitspraktiken – Managementansatz	89–92	
GRI 410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	92	
GRI 411 Rechte der indigenen Bevölkerung	92	
GRI 411-1 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern	92	Prinzip 1
GRI 412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte – Managementansatz	92	
GRI 412-1 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechten und Folgenabschätzung waren	92	Prinzip 1
GRI 412-3 Investitionsvereinbarungen und -verträge mit Menschenrechtsklauseln oder Prüfung auf Menschenrechte	92–93	Prinzip 2
Gesellschaft	93	
Allgemeiner Managementansatz SO	93–94	
GRI 413 Lokale Gemeinschaften – Managementansatz	94–95	
GRI 413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	95	Prinzip 1
GRI 413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	95	
AO8 Personen, die vom Flughafenbetreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen	95	
GRI 414 Bewertung der Lieferanten hinsichtlich sozialer Kriterien	95	
GRI 414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	95	Prinzip 2
GRI 415 Politische Einflussnahme – Managementansatz	95–96	
GRI 415-1 Parteispenden	96	
Produktverantwortung	96	
Allgemeiner Managementansatz PR	96–98	
GRI 416 Kundengesundheit und –sicherheit – Managementansatz	99	
Business Continuity und Notfallmanagement (Airport Operators Sector Disclosures)	99–100	
GRI 416-1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus	101	
GRI 416-2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards	101	
AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen	17, 101	
GRI 417 Marketing und Kennzeichnung – Managementansatz	101	
Servicequalität (Airport Operators Sector Disclosures)	101–102	
Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen	102	
GRI 417-1 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte	102	
GRI 417-2 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten	102	
GRI 417-3 Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	102	
GRI 418 Schutz der Kundendaten – Managementansatz	103–104	
GRI 418-1 Verletzung des Schutzes der Kundendaten und Beschwerden	104	
GRI 419 Sozio-ökonomische Compliance	104	
GRI 419-1 Sanktionen wegen Verstößen im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	104	

Allgemeine GRI-Standards

GRI 102 Allgemeine Angaben

Organisationsprofil

GRI 102-1 Name der Organisation

Fraport AG, Frankfurt Airport Services Worldwide

GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen

Einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell des Fraport-Konzerns und die bedeutendsten Unternehmensstandorte finden Sie im [Geschäftsbericht 2018](#), S. 54 ff. sowie im Visual Fact Book 2018 auf

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/termine-und-publikationen/publikationen.html>.

- > Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke „Fraport“ im Markt auf.
- > Produkte und Dienstleistungen siehe <http://www.fraport.de/de/business-partner.html>
- > Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.

Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral. Fraport verkauft keine Produkte, deren Verkauf in bestimmten Märkten verboten ist.

GRI 102-3 Hauptsitz der Organisation

- > Hauptsitz: Frankfurt am Main

GRI 102-4 Länder der Geschäftstätigkeit

- > Anzahl Länder, in denen Fraport eine direkte aktive Beteiligung hält: 13 (Ende 2018)
Deutschland, Bulgarien, Malta, Zypern, Hongkong, Peru, USA, Slowenien, Türkei, China, Indien, Brasilien, Griechenland
- > Anzahl Länder, in denen Fraport eine Betriebsstätte unterhält: 6 (Ende 2018)
Ägypten, Griechenland, Indien, Russland, Senegal, Bahrain
- > Anzahl Länder, in denen Fraport Consultingleistungen in größerem Ausmaß erbringt: 5 (Ende 2018)
Bahrain, Vereinigte Arabische Emirate (Abu Dhabi), Kuwait, Schweiz, Trinidad & Tobago
- > Wesentliche Länder/Standorte: siehe [Geschäftsbericht 2018](#), S. 55 und <https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/der-fraport-konzern.html>

GRI 102-5 Eigentümerstruktur und Rechtsform

- > Rechtsform: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht.
- > Eigentumsverhältnisse: Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen).
- > Regulatorische Rahmenbedingungen: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht.

Aktionärsstruktur:

https://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/fraport-aktie.html#id_tab_unternehmen_investoren_fraport-aktie_basisdaten-aktionersstruktur

GRI 102-6 Märkte

In unserem Visual Factbook 2018 finden Sie detaillierte Informationen zu unseren Märkten und Geschäftsfeldern (siehe <http://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/termine-und-publikationen/publikationen.html>). Die von uns bedienten Märkte unterscheiden sich nicht in Hinblick auf die bedienten Kunden.

Umfangreiche Verkehrsinformationen zu unserem Hauptstandort Frankfurt finden Sie in unserer Luftverkehrsstatistik (<https://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/verkehrszahlen.html>).

Unsere Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrtbezug sind:

- > Airport-Retailing
- > Immobilien
- > Parkraummanagement
- > Energie und Versorgung
- > IT-Services
- > Flughafenwerbung

Für weitere Informationen siehe <http://www.fraport.de/de/business-partner.html>.

GRI 102-7 Größe der Organisation

Für den Fraport-Konzern gelten 2018 folgende Daten:

Anzahl der Beschäftigten* des Fraport-Konzerns	23.299
Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen Frankfurt arbeiten	rund 81.000 (inklusive Gateway Gardens & The Squire, Stand: 2015)
Umsatz	3.478,3 Mio €
Bilanzsumme	11.449,1 Mio €
Eigenkapital	4.368,0 Mio €
Langfristige Schulden	5.656,9 Mio €
Kurzfristige Schulden	1.415,4 Mio €
EBITDA	1.129,0 Mio €
Konzern-Ergebnis	505,7 Mio €
Menge der Produkte und Services	Fraport ist Dienstleister und kein produzierendes Unternehmen, daher entfällt die Angabe der Menge der Produkte. Siehe Geschäftsmodell im Geschäftsbericht 2018, S. 54 ff.
Größe des Flughafengeländes	22,96 km ²

* Beschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte zum 31. Dezember

Das Start- und Landebahnsystem am Frankfurter Flughafen besteht aus vier Bahnen, von denen drei parallel in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind und eine in Nord-Süd-Richtung:

Centerbahn	4.000 m
Start- und Landebahn Süd	4.000 m
Startbahn West	4.000 m
Landebahn Nordwest	2.800 m
Betriebsrichtung	Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke
Minimum Connecting Time	45 Min.
Anzahl der Flugbewegungen	512.115
Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben	173
Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden	408

Weitere Daten und Kennzahlen finden Sie im [Geschäftsbericht 2018](#).

GRI 102-8 Gesamtbelegschaft

Siehe [GRI 102-8 Gesamtbelegschaft](#) im Kapitel Kennzahlen/Personal.

GRI 102-9 Lieferkette

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

Fraport verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten abhängig von den lokalen Begebenheiten im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) mit ihrem Lieferantenkodex, Recht und Gesetz einzuhalten. Im Fraport-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 Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich zur konsequenten Ausrichtung ihres Einkaufs von Produkten und Dienstleistungen an Nachhaltigkeitskriterien. Darüber hinaus hat das Unternehmen 2016 als eines der ersten im Bundesland Hessen eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung unterzeichnet. Dabei werden neben ökonomischen auch soziale und ökologische Kriterien in die Kaufentscheidungen einbezogen.

Die Fraport AG 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 % (rund 528 Mio €) des Auftragsvolumens der Fraport AG von rund 874 Mio € gingen 2018 an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet.

Mehr als 91 % aller Aufträge lagen unter 10.000 € und waren deshalb mittelstandsfreundlich.

Rund 30 % des Auftragsvolumens wurden im Bereich der Dienstleistungsbeschaffung beauftragt. Hierbei ging es in erster Linie um Sicherheitsleistungen, Arbeitnehmerüberlassung, Reinigungs- und IT-Leistungen.

50 % des Auftragsvolumens wurden im Umfeld der Bauvergabe beauftragt. Hierin enthalten sind nicht die Beauftragungen durch die für den Ausbau Süd verantwortliche Tochtergesellschaft FAS GmbH. Die übrigen 20 % wurden in den Warengruppen der Verbrauchsmaterialien am Markt platziert. Im Jahr 2018 verfügte die Fraport AG über 2.928 aktive Lieferanten und Dienstleister.

Rund 98 % des Auftragsvolumens 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 Achtung von Menschenrechten sowie hinsichtlich der Bekämpfung von Korruption und Bestechung, gilt die erste Stufe der Lieferkette der Fraport AG als unkritisch. Obwohl die Beauftragungen von Geschäftspartnern und Lieferanten mit Sitz außerhalb der oben genannten Länder im Verhältnis zum gesamten Auftragsvolumen %ual mit weniger als einem % unwesentlich scheint, erfordern insbesondere Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten aus Risikoländern, den sogenannten „Primary Impact Countries“ (gemäß Aufstellung FTSE4Good Index) eine besondere Sorgfalt. Aus diesem Grund stellt einen wesentlichen Bestandteil eines monatlichen Regelreportings des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer dar.

Sofern Verträge über Warengruppen ausgeschrieben und vergeben werden sollen, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung der möglichen Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Dabei 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.

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 den 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.

Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG sind die Unternehmen FraSec, FraGround, Total Mineralöl, FraCareS sowie Lüftungsanlagen- und Gebäudetechnik LAG. An den Konzern-Gesellschaften FraSec, FraGround sowie FraCareS ist die Fraport AG zu 100 % beteiligt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Bodenverkehrsdienst- und

Sicherheitsleistungen. Als vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften müssen sie den Verhaltenskodex für Mitarbeiter übernehmen und sind zudem zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) verpflichtet. Teil dieser Richtlinie ist die Anweisung, den Lieferantenkodex zum Teil der AGB zu machen und zu verwenden, soweit dies nach dem nationalen Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich 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. Das Unternehmen Total Mineralöl versorgt den Standort Frankfurt mit Kraftstoffen und unterliegt, wie auch die Lüftungsanlagen- und Gebäudetechnik LAG, den zuvor beschriebenen Vergabebedingungen.

Auch die internationalen Konzern-Gesellschaften sind zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum CMS mit allen Bestandteilen verpflichtet. Das betrifft insbesondere große Bauvorhaben wie den Terminal-Neubau am Flughafen Lima. Dort wird die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes Vertragsbestandteil mit dem Generalunternehmer sowie den von ihm beauftragten Nachunternehmern sein. Fraport Greece verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten, ebenfalls den Fraport-Lieferantenkodex einzuhalten, der Vertragsbestandteil mit dem Generalunternehmer für den Ausbau und die Modernisierungsmaßnahmen an den griechischen Regionalflughäfen ist. Auch bei den brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre ist der Fraport-Lieferantenkodex Teil des Vertrags mit dem Generalunternehmer.

GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette

2018 gab es hinsichtlich des Standorts von Lieferanten oder der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Auswahl und Beendigung, keine wesentlichen Veränderungen. Fraport verfügt über keine klassische Lieferkette.

Siehe auch [Geschäftsbericht 2018](#), Konzern-Lagebericht/Hinweis zur Berichterstattung, S. 52, Struktur, S. 59 ff., Wesentliche Ereignisse, S. 86 ff. und Aktionärsstruktur zum 31.12.2018, S. 110 f.

GRI 102-11 Vorsorgeprinzip

Der Fraport-Konzern hat ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System eingerichtet, das es Fraport ermöglicht, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern und zu begrenzen sowie Chancen wahrzunehmen. Damit wird erreicht, dass potenzielle Risiken, die den Fraport-Konzern gefährden könnten, frühzeitig erkannt werden (siehe Risiko- und Chancenbericht im [Geschäftsbericht 2018](#), S. 113 ff.).

Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (siehe [Umwelterklärung 2017](#), S. 8, im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen auf www.fraport.de/verantwortung).

Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden beziehungsweise reduzieren oder ausgleichen (siehe „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ im Bereich GRI 400: SOZIALES). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert.

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Am Flughafen Frankfurt werden kontinuierlich modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG ist ein nach ICAO-Standards und Empfehlungen eingerichtetes Instrument, mit dem sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt werden. Das SMS richtet sich an alle Nutzer des Flughafens

Frankfurt; die relevanten Prozesse, Verfahren und Verantwortlichkeiten sind in einem intern allen zugänglichen Handbuch festgehalten (siehe <https://www.fraport.de/de/business-partner/services/safety-management-system--sms-.html>).

GRI 102-12 Externe Initiativen

Freiwillige Initiativen (Auswahl):

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzern-Standorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltensstandards – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex.

Darüber hinaus hat Fraport 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e. V. (BME), unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

Seit 2002 ist Fraport Mitglied im Transparency International Deutsches Chapter e. V. (<http://transparency.de/>).

Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik. 2007 hat Fraport die Charta der Vielfalt und 2013 die Charta zur Vereinbarkeit von Beruf und Pflege in Hessen unterzeichnet. Unterzeichner dieser Charta verfolgen das Ziel, ihre Beschäftigten bei der Übernahme der Verantwortung für pflegebedürftige Angehörige zu unterstützen.

Seine Klimaberichterstattung bringt Fraport seit 2006 im „Carbon Disclosure Project“ (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Außerdem nimmt Fraport seit 2009 am Airport Carbon Accreditation teil, einem Programm des ACI, mit dem Ziel, möglichst viele Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen.

Verpflichtende Initiativen:

Die Bilanzierung erfolgt nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB). Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen (siehe [Geschäftsbericht 2018](#)/Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses, S. 148).

Für Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften siehe

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/ueber-uns/auszeichnungen.html>.

GRI 102-13 Mitgliedschaften in Verbänden und Interessensgruppen

Seine Interessen verfolgt Fraport unter anderem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, <http://www.adv.aero/>) und Airports Council International (ACI, <http://www.aci.aero/>) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus Mitglied des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL, <http://www.bdl.aero/>). Der

BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz zu leisten. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen (siehe <https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/ueber-uns/eu-themen-verbaende.html>).

Strategie

GRI 102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers

Siehe „Vorwort“ in „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 4 f.

Siehe „Unser Konzern“ in „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 36 ff.

Die Zielerreichung wird in „Unser Programm“ gemessen. Siehe dazu Bericht „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 50 ff. Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2018 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2018 (siehe [Geschäftsbericht 2018, S. 53](#)).

Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der in „Unser Programm“ festgelegten Ziele. Mittelfristige Zielsetzungen sind in „Unser Programm“ festgeschrieben (siehe dazu „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 50 ff.).

Siehe auch „Unser Nachhaltigkeitsverständnis“ im Bereich Publikationen/Nachhaltigkeitsberichte/Nachhaltigkeitsbericht 2018/Referenzierte Dokumente auf <https://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung/publikationen.html>.

Ethik und Integrität

GRI 102-16 Werte, Grundsätze Standards und Verhaltensnormen

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet und seitdem entsprechend der Empfehlungen und Anregungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex kontinuierlich weiterentwickelt. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Siehe Corporate Governance-Kodex der Fraport AG und Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung auf: <https://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/corporate-governance0.html>.

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Diese Verpflichtungen hat Fraport in 2013 in den Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgenommen. Auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichtet Fraport – auch die Lieferanten (siehe Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG/Verhaltenskodex für die Lieferanten der Fraport AG auf <http://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung/auf-einen-blick/werte-und-kodizes.html>). Entsprechend unseren Compliance-Grundwerten Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz, Loyalität und Fairness haben wir den hohen Anspruch, auf eine sozial, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähige Weise zu wirtschaften und verstehen

Nachhaltigkeit als Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Die Reputation, der gute Ruf unseres Unternehmens, ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Erfolgs. Wir alle tragen mit unserer Arbeit täglich zur positiven Wahrnehmung von Fraport bei.

Der Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde zuletzt 2016 redaktionell überarbeitet und behandelt die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter enthält der Kodex für Lieferanten außerdem noch die Aspekte Umwelt- und Klimaschutz. Auch der Lieferantenkodex der Fraport AG wurde in wesentlichen Teilen im Jahr 2016 überarbeitet. Geschäftspartner und Lieferanten verpflichtet Fraport mit dem Lieferantenkodex, Recht und Gesetz im Allgemeinen und die Antikorruptionsgrundsätze im Besonderen einzuhalten. Ebenso müssen sie sich für die Beachtung dieser Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten einsetzen. Bestandteil des Lieferantenkodexes ist eine Antikorruptionsklausel, die schwere Verfehlungen (strafbare Handlungen) definiert. Ein Verstoß hiergegen kann zur Kündigung der Geschäftsbeziehung führen. Ebenso drohen bei Kartellverstößen und schweren Verfehlungen eine Vertragsstrafe und ein pauschalierter Schadensersatzanspruch.

Der Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG gilt für alle Beschäftigten von Fraport. Da der Verhaltenskodex ein Bestandteil der Compliance Management System-Richtlinie ist, sind alle beherrschten Tochtergesellschaften im In- und Ausland zur Umsetzung verpflichtet. Bei ausländischen Beteiligungen wird der Kodex in der jeweiligen Landessprache veröffentlicht.

Die Schulung zur wertebasierten Compliance erfolgt bei der Fraport AG per E-Learning und innerhalb der Tochtergesellschaften im jeweiligen Verantwortungsbereich der dortigen Geschäftsführung. Wiederholungsschulungen zur Compliance sind im Abstand von drei Jahren vorgesehen. Geschäftspartnern wird keine verpflichtende Schulung angeboten. Alle neuen Beschäftigten im Konzern erhalten den Verhaltenskodex zusammen mit dem Arbeitsvertrag. Die Abteilung Rechtsangelegenheiten und Compliance fragt in regelmäßigen Abfragen den Implementierungsstand der Konzern-CMS-Richtlinie bei den Tochtergesellschaften ab. Verantwortlich für die verbindliche Einführung und Umsetzung der Konzern-Compliance-Richtlinie sind die Geschäftsführungen und die lokalen Compliance-Officer.

Fraport engagiert sich an allen Konzern-Standorten für den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und strebt ein vorsorgendes Umweltmanagement an. Die Umweltpolitik der Fraport AG wurde 2008 vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet (für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2017](#), S. 8 im Bereich Publikationen/Umwelt auf <https://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung.html>). Die Umwelterklärung ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. Sie basiert auf einem vorsorgenden Ansatz im Umgang mit natürlichen Ressourcen und verpflichtet uns zu umweltgerechtem Vorgehen bei allen Geschäftsaktivitäten. An jedem unserer vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen ist ein Umweltmanagementsystem implementiert oder im Aufbau, das dazu dient, Risiken zu erkennen und zu minimieren. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzern-Standorten zugute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Für den Hauptstandort wurde 2014 der Leitfaden „Nachhaltiges Bauen am Flughafen Frankfurt“ entwickelt. Dieser Leitfaden richtet sich in erster Linie an Bauherren und Planer und soll helfen, den ganzheitlichen Grundsätzen des nachhaltigen Bauens bereits in den frühen Projektphasen einen festen Platz zu geben. Der Gebäudebereich am Standort Frankfurt gehört zu den ressourcenintensivsten Bereichen und trägt erheblich zu den umwelt- und klimabelastenden Schadstoffemissionen bei. Jedes energetisch und ökologisch nicht optimierte Gebäude stellt auf Jahrzehnte eine ökologische Belastung dar, das – wenn überhaupt – nur durch extrem hohe finanzielle Aufwendungen saniert werden kann. Neben den Forderungen nach geringem Ressourcenverbrauch, niedrigen CO₂-Emissionen und geringen Betriebskosten werden an die Gebäude in verstärktem Maße Anforderungen der Behaglichkeit und Nutzerfreundlichkeit gestellt. Darüber hinaus hat sich die Betrachtungsweise von der alleinigen Fokussierung auf die Herstellungskosten eines Gebäudes hin zu einer mehrdimensionalen Betrachtung über den kompletten Lebenszyklus gewandelt. Es werden geeignete Planungswerkzeuge beschrieben, die die Auswirkungen der Planung

auf den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes detailliert aufzeigen. Durch die ganzheitliche Betrachtungsweise können die Planungssicherheit erhöht, innovative Konzepte frühzeitig erkannt und ein aktiver Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele geleistet werden.

Im Geschäftsjahr 2018 hat Fraport die Umsetzung der auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds weiterentwickelten Konzern-Strategie fortgesetzt. Um die Erreichung der strategischen Ziele des Leitbilds sicherzustellen und noch fokussierter auf die sich verändernden Marktbedingungen einzugehen, wurden im Rahmen des unternehmensweiten Strategieprozesses 2018 sieben strategische Herausforderungen formuliert. Die strategischen Programme wurden geschärft, um die definierten Herausforderungen und die damit einhergehenden Konzern-Ziele abzubilden (siehe [Geschäftsbericht 2018](#), S. 61 ff.).

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation für

- > die ökonomische Leistung: Vorstand Controlling und Finanzen (CFO)
- > Beschäftigungsaspekte: Vorstand Arbeitsdirektor
- > Umweltaspekte: Vorstandsvorsitzender (CEO)

Ziele und Leistung:

Siehe „Unser Programm“ in „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 50 ff.

Monitoring und Nachverfolgung:

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte **Hinweisgebersystem**. 2009 hat Fraport in der Muttergesellschaft das elektronische Hinweisgebersystem BKMS® (siehe <https://www.bkms-system.net/bkwebanon/report/clientInfo?cin=6fra1&language=ger>) eingeführt. Fraport-Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden können rund um die Uhr vertrauliche Hinweise zu Unregelmäßigkeiten über eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben. Weltweit können so zu jeder Zeit Informationen zu Korruption, Wirtschaftskriminalität und Verletzungen der Verhaltenskodizes auch anonym gemeldet werden. Das sogenannte Whistleblower-System wurde seit 2009 sukzessive auch bei unseren Konzern-Gesellschaften in der jeweiligen Landessprache oder über die englische Version des Systems eingeführt.

Darüber hinaus hat Fraport eine externe Rechtsanwältin als **Ombudsfrau** beauftragt, die ebenfalls Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegennimmt. Seit 2003 steht darüber hinaus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Frankfurt eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Für die Ausgestaltung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung in den Geschäftsprozessen verfügen wir über zahlreiche **Managementsysteme**. Dazu gehören beispielsweise das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement. Unter dem Oberbegriff „Prozessorientiertes Qualitätsmanagement“ betreibt die Fraport AG ein System, das der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer prozessorientierten Unternehmensorganisation und Ausrichtung auf unser neues Leitbild der „Guten Reise“ dient. Darin werden die wesentlichen Prozesse der Fraport AG systematisch und fortlaufend überprüft und weiterentwickelt, um dem Kunden eine kontinuierlich hohe Qualität bieten zu können und so die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens sicherzustellen. Bereits im Jahr 1996 wurde eine Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems (QMS) gemäß der **ISO 9001** erfolgreich abgeschlossen. Ab dem Jahr 2000 wurde die Zertifizierung auch auf Konzern-Gesellschaften ausgedehnt und ein Zertifizierungs-Verbund gebildet. Gegenwärtig umfasst dieser Verbund 18 Unternehmen. Ein wesentliches Ergebnis unseres Qualitätsmanagementsystems ist die Schaffung von Synergien innerhalb des Konzern-Zertifizierungsverbunds.

Die Kenntnisse über die im Unternehmen durchgeführten Prozesse, deren Effektivität, Effizienz und Interaktion sind essenziell für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Um das hohe Niveau der Prozessqualität halten und sie gegebenenfalls mit den jeweils Verantwortlichen verbessern zu können, werden regelmäßig im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems **interne Audits** durchgeführt. Interne Audits dienen als Instrument zur Eigenüberwachung. Als Grundlage für die internen Audits dienen die dem QMS zugrunde liegende internationale Norm ISO 9001:2015 sowie die einschlägigen Rechtsvorschriften (beispielsweise Gesetze und untergesetzliche Regelwerke sowie diesbezügliche behördliche Entscheidungen), die jeweiligen Anweisungen, zum Beispiel Verträge mit Kunden, Service-Level-Agreements, Betriebs-, Prozess- oder Arbeitsanweisungen. Dabei wird stichprobenartig geprüft, ob die für den jeweiligen Prozess einschlägigen rechtlichen und sonstigen Anforderungen sowie die internen Regelungen bekannt sind und wie diese umgesetzt werden. Durch den Einsatz qualifizierter Auditoren aus den Konzern-Unternehmen für die internen Audits können wir jährlich eine erhebliche Anzahl an Verbesserungspotenzialen in den wesentlichen Geschäftsprozessen generieren. Durch eine intensive und offene Kommunikation der Auditergebnisse aus den unterschiedlichen Unternehmen werden hier wiederum Synergieeffekte durch „Lernen von anderen“ geschaffen. Die Vorgehensweise bei internen Audits ist in einer eigenen Prozessanweisung geregelt. Die intern eingesetzten Auditoren sind gemäß DIN EN ISO 19011 unabhängig.

Die Audits werden gemäß der DIN EN ISO 19011 geplant, durchgeführt und in einem Management Audit-Programm (MAP) bewertet und dokumentiert. Die Prozessabläufe werden damit kontinuierlich bezüglich ihrer Effektivität und Effizienz hinterfragt und fortlaufend verbessert.

Seit 1999 unterzieht sich die Fraport AG am Flughafen Frankfurt einer regelmäßigen Prüfung durch staatlich zugelassene und beaufsichtigte Umweltgutachter. Basis hierzu ist die europäische Verordnung zum „**Eco-Management and Audit Scheme**“ (**EMAS**). Seit 2002 erfolgt die Überprüfung auch nach der internationalen Norm ISO 14001. Diesen Überprüfungen nach EMAS und ISO 14001 haben sich die Frankfurt Cargo Services GmbH (FCS) im Jahr 2008, die N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) im Jahr 2009, die Energy Air GmbH im Jahr 2014 und die GCS Gesellschaft für Cleaning Services mbH & Co. sowie FraGround Fraport Ground Services GmbH im Jahr 2017 angeschlossen.

Der Flughafen Lima, der Flughafen Ljubljana und der Terminalbetrieb in Antalya sind gemäß **ISO 14001** zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas verfügen über Umweltmanagementsysteme.

Ferner nehmen die Flughäfen Frankfurt, Antalya und Ljubljana am **Airport Carbon Accreditation des Airports Council International (ACI) Europe** teil.

Verfahren zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung:

Seit 2014 werden entscheidungsrelevante Nachhaltigkeitsthemen unter Einbezug der zuständigen Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter im Rahmen von Vorstandssitzungen besprochen, wodurch die Verbindlichkeit erhöht wird und ein Bedeutungsgewinn einhergeht. Hierzu zählen unter anderem die Verabschiedung der Wesentlichkeitsmatrix und des Programms sowie die Beauftragung wesentlicher Nachhaltigkeitsprojekte. Der Vorstand nimmt die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor (siehe „Organisation, Strategie, Ziele“ auf <http://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung/auf-einen-blick/organisation-strategie-ziele.html>).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden (siehe **Geschäftsbericht 2018**, S. 23 und S. 113 ff.).

Unternehmensführung

GRI 102-18 Führungsstruktur

Entsprechend deutschem Recht ist für Fraport ein duales Führungssystem vorgegeben: Der Vorstand leitet das Unternehmen mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre Umsetzung. Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Darüber hinaus sorgt der Vorstand für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Anteilseigner werden im Rahmen der Hauptversammlung durch die Aktionäre, die der Arbeitnehmer entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes durch die Arbeitnehmer gewählt. Die Wahlperiode beträgt fünf Jahre.

Detailliertere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern, zur Zusammensetzung und Tätigkeit des Gremiums befinden sich im [Geschäftsbericht 2018](#) (siehe [Geschäftsbericht 2018](#), S. 19 ff.). Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekten erfolgt im Bereich „Kennzahlen“.

Siehe auch „Organisation, Strategie, Ziele“ auf <http://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung/auf-einen-blick/organisation-strategie-ziele.html>.

Weiterführende Informationen:

„Corporate Governance-Kodex“ unter <http://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/corporate-governance0.html>.

„Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht“ ([Geschäftsbericht 2018](#), S. 16 ff.).

„Corporate Governance“ unter <https://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/corporate-governance0.html>.

„Bericht des Aufsichtsrats“ den Abschnitt „Arbeit der Ausschüsse“ ([Geschäftsbericht 2018](#), S. 12 ff.).

Einbindung von Stakeholdern

GRI 102-40 Übersicht der Stakeholder-Gruppen

Siehe Bericht „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 45.

GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen

Im Fraport-Konzern werden 96,5 % (im Vorjahr: 95,8 %) aller Beschäftigten im Rahmen von Kollektivvereinbarungen tarifgebunden beschäftigt und bezahlt. Die Differenz zu 100 % bilden die Beschäftigten kleinerer Konzern-Gesellschaften, die keinem Tarifvertrag unterliegen. Jedoch handelt es sich überwiegend um außertariflich Beschäftigte beziehungsweise leitende Angestellte.

Siehe [GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen](#) im Kapitel Kennzahlen/Personal.

GRI 102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder

Die für uns relevanten und einzubeziehenden Stakeholder-Gruppen wurden unter Einbezug des Vorstands und Vertretern einzelner Fachbereiche definiert. Wir suchen den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den rund 81.000 Beschäftigten (Stand: 2015) der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

GRI 102-43 Ansatz zur Einbindung von Stakeholdern

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dazu gehören unter anderem die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für unsere Passagiere sowie der kontinuierliche Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen (siehe „[Servicequalität](#)“ im Bereich GRI 400: SOZIALES und „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 45.).

GRI 102-44 Wichtige Themen und Anliegen

Vorgehen zur Integration der Anliegen der Stakeholder:

Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Chancen, die wir nutzen wollen, werden im Folgenden erläutert. Wesentliche Risiken stellen wir in unserem Geschäftsbericht dar (siehe [Geschäftsbericht 2017](#), S. 113 ff.).

Im Zuge der Umstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf die GRI-Standards der Global Reporting Initiative (GRI) bedurfte es 2018 einer Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix auf insgesamt drei Dimensionen: Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen für das Unternehmen und für die Stakeholder sowie die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten des Fraport-Konzerns auf die entsprechenden Nachhaltigkeitsthemen. Dafür wurden zunächst die Inhalte der Wesentlichkeitsmatrix gemäß den Anforderungen von GRI-Standards sowie unter Berücksichtigung von Benchmark-Ergebnissen überprüft (siehe „[Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix](#)“ im Bericht „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 46).

Das Fraport-Management am Standort Frankfurt sowie das Management der vollkonsolidierten Beteiligungen und Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Fluggesellschaften, Passagiere, Geschäftspartner, Bankenvertreter, Anteilseigner, Analysten, Investoren, Beschäftigte, Arbeitnehmervertreter, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft, NGOs, Flughafenbewohner, Medien) bewerteten in einer Online-Befragung die Relevanz der 14 Nachhaltigkeitsthemen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Zusätzlich wurde das Fraport-Management gebeten, die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Fraport-Geschäftstätigkeit auf die Themen zu bewerten (siehe „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 46). Die befragten Personen hatten zudem die Möglichkeit, weitere wesentliche Themen für die Zukunftsfähigkeit der Fraport AG zu benennen – diese ließen sich jedoch vollständig unter die definierten Handlungsfelder subsumieren.

Die neue Wesentlichkeitsmatrix wurde 2018 vom Vorstand in ihrer Gültigkeit bestätigt.

Resultierende Schlüsselthemen:

Aus den Inhalten der Wesentlichkeitsmatrix wurde unser erweitertes Programm abgeleitet. Dieses fokussiert sich auf 14 Nachhaltigkeitsthemen in fünf Handlungsfeldern:

Handlungsfeld „Unternehmensführung“:

- Corporate Governance und Compliance
- Datenschutz
- IT- und Flughafensicherheit

Handlungsfeld „Wertschaffung“:

- Kundenzufriedenheit und Produktqualität
- Wirtschaftlichkeit
- Wachstum und Entwicklung im Konzern
- Ideen und Innovationen

Handlungsfeld „Beschäftigte“:

- Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber
- Gesundheits- und Arbeitsschutz

Handlungsfeld „Gesellschaft“:

- Wertschöpfung und Engagement in der Region
- Schallschutz

Handlungsfeld „Umwelt“:

- Klimaschutz
- Natur- und Ressourcenschutz
- Luftqualität

Eine umfassende Übersicht aller Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich in „Unser Programm“ in „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 50 ff.

Umsetzung in der Kommunikation:

Die Ziele und Maßnahmen des Programms wurden durch den Vorstand im Januar 2019 verabschiedet. Das Programm ist ein wesentlicher Bestandteil der Berichterstattung, womit auch die Anliegen der Stakeholder in das Reporting integriert wurden.

Vorgehensweise bei der Berichterstattung

GRI 102-45 Liste der im Konzernabschluss enthaltenen Beteiligungen

Siehe „Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB“ sowie „Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung“ (Geschäftsbericht 2018, S. 230 ff. sowie 148 ff.).

GRI 102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen

Grundlage für die Auswahl der Berichtsinhalte ist eine Wesentlichkeitsanalyse. Dabei orientieren wir uns an den von der Global Reporting Initiative (GRI) formulierten Grundsätzen Nachhaltigkeitskontext, Wesentlichkeit, Vollständigkeit und Einbeziehung von Stakeholdern. Aus dem regelmäßigen und systematischen Austausch mit unseren internen und externen Anspruchsgruppen gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens (siehe „Stakeholder-Dialoge“ in „Unsere Werte –

[Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)", S. 44). Seit 2010 nutzen wir dies für die Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix, die die zukünftigen Herausforderungen des Unternehmens abbildet. Die Matrix wird jährlich auf Aktualität überprüft und falls erforderlich angepasst (siehe „Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix“ in [„Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)", S. 46).

Im Zuge der Umstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf die GRI-Standards der Global Reporting Initiative (GRI) bedurfte es 2018 einer Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix um die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und damit die zukünftigen Herausforderungen des Fraport-Konzerns zu identifizieren. Die Matrix wurde 2018 aktualisiert und in ihrer Gültigkeit bestätigt. Bei der Ermittlung der wesentlichen Themen zur Aktualisierung der Matrix in 2018 sind wir folgendermaßen vorgegangen:

1. Identifizierung

Zunächst wurden die Inhalte der bestehenden Wesentlichkeitsmatrix gemäß den Anforderungen der GRI-Standards sowie unter Berücksichtigung von Benchmark-Ergebnissen und Gesprächen sowohl mit Vertretern interner Fachbereiche als auch mit externer Beratung überprüft. Auch die Detailergebnisse der letzten Management- und Stakeholder-Befragung aus dem Jahr 2015 sowie der jeweils aktuelle Zielerreichungsgrad der Nachhaltigkeitsthemen im Programm wurden betrachtet. Maßgabe für die Aktualisierung der Themen war eine Konzentration auf Aspekte, die mit Zielen und messbaren Leistungsindikatoren hinterlegt werden können (siehe „Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix“ in [„Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)", S. 46).

Basierend auf diesen Analysen haben wir 14 Nachhaltigkeitsthemen abgeleitet, die eine wesentliche Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns haben. Der Prozess zur Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix sowie die identifizierten Themen wurden vom Gesamtvorstand freigegeben.

2. Priorisierung

Das Fraport-Management am Standort Frankfurt sowie das Management der vollkonsolidierten Beteiligungen und Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Fluggesellschaften, Passagiere, Geschäftspartner, Bankenvertreter, Anteilseigner, Analysten, Investoren, Beschäftigte, Arbeitnehmervertreter, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft, NGOs, Flughafenanwohner, Medien) bewerteten in einer Online-Befragung die Relevanz der 14 Nachhaltigkeitsthemen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Zusätzlich wurde das Fraport-Management gebeten, die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Fraport-Geschäftstätigkeit auf die Themen zu bewerten (siehe [„Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)", S. 46 f).

3. Validierung

Nach der Durchführung der Stakeholder-Befragung wurden die Ergebnisse der Befragung intern überprüft und die aktualisierte Wesentlichkeitsmatrix durch den Gesamtvorstand verabschiedet. Den Nachhaltigkeitsthemen der Wesentlichkeitsmatrix wurden anschließend die wesentlichen und relevanten GRI-Themen zugeordnet.

GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen

Nach der Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix wurden den 14 Nachhaltigkeitsthemen die wesentlichen Themen des GRI Standards zugeordnet.

Nachhaltigkeitsthemen	Zugeordnete Themen der GRI-Standards
Corporate Governance und Compliance	Korruptionsbekämpfung Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte Umwelt-Compliance Sozio-ökonomische Compliance
IT- und Flughafensicherheit	Kundengesundheit und -sicherheit Business Continuity und Notfallmanagement (Airport Operators Sector Disclosures) Sicherheitpraktiken
Datenschutz	Schutz der Kundendaten
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Marketing und Kennzeichnung Servicequalität (Airport Operators Sector Disclosures) Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen (Airport Operators Sector Disclosures)
Wirtschaftlichkeit	Wirtschaftliche Leistung
Wachstum und Entwicklung im Konzern	Marktpräsenz
Ideen und Innovationen	
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Beschäftigung Arbeitnehmer-/Arbeitgeber-Verhältnis Aus- und Weiterbildung Diversität und Chancengleichheit Nichtdiskriminierung Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen
Gesundheits- und Arbeitsschutz	Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz
Wertschöpfung und Engagement in den Regionen	Marktpräsenz Indirekte ökonomische Auswirkungen Politische Einflussnahme Lokale Gemeinschaften
Schallschutz	Lärm (Airport Operators Sector Disclosures)
Klimaschutz	Energie Emissionen Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures)
Umwelt- und Naturschutz	Wasser Biodiversität Abwasser und Abfall
Luftqualität	Emissionen

Siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 46.

Darüber hinaus wurden relevante Aspekte bestimmt, welche als grundlegende Voraussetzungen für den Betrieb eines Flughafens weiterhin Bestandteil der Berichterstattung sind. Dazu gehören die Themen „Beschaffungspraktiken“, „Wettbewerbswidriges Verhalten“, „Kinderarbeit“, „Zwangs- oder Pflichtarbeit“, „Rechte der indigenen Bevölkerung“, „Bewertung der Lieferanten hinsichtlich sozialer Kriterien“ sowie die Bewertung der Lieferanten hinsichtlich ökonomischer Kriterien.

GRI 102-48 Neudarstellung von Informationen

Die Kennzahl „Frauen in Führungspositionen“ wurde an die Kennzahl in „Unser Programm“ angepasst (siehe [GRI 405-1 Zusammensetzung Beschäftigte](#) im Kapitel Kennzahlen/Personal). Mit dem vorliegenden Bericht werden die „Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands)“ dargestellt. Auch wurde die Fluktuationsquote vereinheitlicht. Nunmehr wird die Fluktuationsquote gemäß der Kennzahl im Geschäftsbericht dargestellt. Die bisher nach GRI dargestellte

Fluktuationsquote kann weiterhin ermittelt werden (Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten/Stammbeschäftigte * 100) und beträgt für 2018 8,6 %.

Anstelle der branchenspezifischen Angabe [AO7 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten](#) wird die Leistungskennzahl aus „Unser Programm“ berichtet: [LOG-Lärmfläche: Durch einen Leq 55 dB\(A\) Tag belastete Fläche](#).

Aufgrund der Relevanz wird N*ICE bei der Angabe [AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel](#) zusätzlich im Bereich der Kennzahlen/Umwelt dargestellt. Am Flughafen Frankfurt ist N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) für die Enteisung der Flugzeuge verantwortlich. Bei N*ICE handelt es sich um eine Beteiligungsgesellschaft, die Gesellschaft ist nicht vollkonsolidiert. Die Fraport AG hält 52 % der Anteile, die Swissport France Holding SAS 48 %.

Siehe auch „Veränderungen gegenüber dem Vorjahr“ im [Geschäftsbericht 2018](#), S. 58 ff.

[GRI 102-49 Änderungen in der Berichterstattung](#)

Siehe Abschnitt „Über diesen Bericht“ und [Geschäftsbericht 2018](#), S. 58 ff.

[GRI 102-50 Berichtszeitraum](#)

Unsere Berichte „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“ und „[GRI-Bericht 2018](#)“ erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

[GRI 102-51 Veröffentlichung des letzten Berichts](#)

Der [GRI-Bericht 2017](#) wurde am 3. Mai 2018 veröffentlicht.

[GRI 102-52 Berichtszyklus](#)

Unsere Berichte „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“ und „[GRI-Bericht 2018](#)“ erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

[GRI 102-53 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht](#)

Fraport AG

Christoph Nanke

Finanzen & Investor Relations

Telefon: +49 (0) 69 690-74840

Telefax: +49 (0) 69 690-74843

E-Mail: verantwortung@fraport.de

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/investoren/ansprechpartner.html>

[GRI 102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards](#)

Der vorliegende GRI-Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards (Option Kern) erstellt und berücksichtigt die Flughafen-spezifischen Airport Operators Sector Disclosures.

[GRI 102-55 GRI-Content-Index](#)

Siehe [GRI- und Global Compact-Index](#).

GRI 102-56 Externe Prüfung

Wir haben den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB der Fraport AG, Frankfurt am Main, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Siehe „Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von nichtfinanziellen Informationen“ (*Geschäftsbericht 2018*, S. 50). Die mit dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht übereinstimmenden Textabschnitte sind in diesem Bericht kursiv geschrieben.

Die Umweltkennzahlen werden durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validiert. Die entsprechenden Kennzahlen sind in der Tabelle farblich unterlegt (siehe *Kennzahlen Umwelt*). Siehe „*Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten*“ im *GRI-Bericht 2018*.

Weiterführende Informationen:

GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen, Abschnitt „Monitoring und Nachverfolgung“.

https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/ueber-uns/auszeichnungen.html#id_tab_unternehmen_fraport_ueber-uns_auszeichnungen_verantwortung__

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung/auf-einen-blick/werte-und-kodizes/zertifikate.html>

GRI 103 Managementansatz

GRI 103-1 Wesentliche Themen und ihre Abgrenzungen

Nachhaltigkeitsthemen	Wo treten die Auswirkungen auf?		Beteiligung der Organisation an den Auswirkungen	
	Innerhalb der Organisation	In der Wertschöpfungskette	Direkt durch Geschäftstätigkeit	Durch Geschäftsbeziehungen
Corporate Governance und Compliance	x		x	
Datenschutz	x		x	
IT- und Flughafensicherheit	x		x	
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	x		x	x
Wirtschaftlichkeit	x		x	
Wachstum und Entwicklung im Konzern	x		x	
Ideen und Innovationen	x		x	
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	x		x	
Gesundheits- und Arbeitsschutz	x		x	
Wertschöpfung und Engagement in den Regionen	x	x	x	x
Schallschutz	x	x	x	x
Klimaschutz	x	x	x	x
Umwelt- und Naturschutz	x	x	x	x
Luftqualität	x	x	x	x

Die definierten Nachhaltigkeitsthemen werden konzernweit als wesentlich angesehen. Regional unterschiedliche Ausprägungen der Wesentlichkeit können an dieser Stelle nicht abgebildet werden.

GRI 103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile

Siehe [GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen](#).

Siehe [GRI-Content-Index/Referenzen zu Managementansätzen](#).

GRI 103-3 Beurteilung des Managementansatzes

Siehe [Monitoring und Nachverfolgung unter GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen](#) und/oder [Verweise auf Managementansätze im GRI-Content-Index](#).

Themenspezifische Standards

GRI 200 ÖKONOMIE

Allgemeiner Managementansatz EC

Das Interesse unserer Eigentümer gilt, neben unserer verkehrspolitischen Funktion, der langfristigen Sicherung von Wert und Ertrag, das heißt, einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Wir wollen die Substanz von Fraport kontinuierlich steigern, das Eigenkapital angemessen verzinsen und die Mittel erwirtschaften, die zur Finanzierung der zukünftigen Entwicklung erforderlich sind. Die Zielerreichung wird gemessen an verschiedenen Kenngrößen wie Wertbeitrag, ROFRA (Return on Fraport Assets), Umsatz und Ergebnis. Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzernentwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz aus dem adjustierten EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) – addiert mit dem Ergebnis der At-Equity-bewerteten Konzern-Gesellschaften vor Steuern und den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets × Kapitalkostensatz) ermittelt wird (für weitere Informationen siehe [Geschäftsbericht 2018](#), S.69 ff.).

Die höchste Ebene in der Organisation, die die Verantwortung für die ökonomische Leistung trägt, ist der Vorstand Controlling und Finanzen (CFO).

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2018](#), S. 113 ff.).

Ziele und Maßnahmen finden Sie in „Unser Programm“ in „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 50 ff.

Siehe auch [Geschäftsbericht 2018](#), Abschnitt „Wirtschaftsbericht“, S. 83 ff.

Siehe auch Ideen und Innovationen in „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 80 f.

GRI 201 Wirtschaftliche Leistung – Managementansatz

Der Abschnitt „Wirtschaftsbericht“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2018 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2018 (siehe [Geschäftsbericht 2018](#), S. 83 ff.). Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Risiko- und Chancenbericht des [Geschäftsberichts 2018](#), S. 113 ff. erläutert.

Siehe auch [Allgemeiner Managementansatz EC](#) im Bereich GRI 200 ÖKONOMIE.

GRI 201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Siehe [GRI 201-1](#) im Bereich Kennzahlen Finanzen.

GRI 201-2 Finanzielle Folgen, Risiken und Chancen des Klimawandels

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes, konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System zur Identifizierung, Steuerung und Limitierung von Risiken sowie zur Wahrnehmung von Chancen. Als Bezugszeitraum dient jeweils der rollierende 24-Monats-Zeitraum. Aufgrund der längeren Zeiträume eines Klimawandels und der Ausprägungen wird die Risiko- und Chancenbetrachtung im Rahmen des Umweltmanagementsystems durchgeführt.

Die Zunahme von klimawandelbedingten, kaum vorhersagbaren Extremwetterereignissen in den vergangenen Jahrzehnten, wirkt sich auch in Europa in zunehmendem Maße auf den Betrieb von Flughäfen aus (zum Beispiel: Zunahme von Starkregen, schwere Gewitter, Hagel, Böen, Sturm, Nebel sowie der Trend zu wärmeren Sommern [Anzahl der Sommertage >25°C und Hitzetage] verbunden mit großer Trockenheit). Es zeichnet sich ab, dass es vermehrt zu Betriebsunterbrechungen, Verspätungen, Kapazitätseinschränkungen, Beschädigungen der Flughafeninfrastruktur sowie Reboundeffekte, bedingt durch Extremwetterereignisse in Ziel-/Startdestinationen, kommen dürfte. Im Sommer ist mit größerem Kühlbedarf der Gebäude und Flugzeuge am Boden (APU-Betrieb) zu rechnen, der einen höheren Energiebedarf und damit höhere Energiekosten nach sich zieht. Heißere und schwülere Sommer können zudem auch negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Beschäftigten haben (zum Beispiel schnelle Dehydrierung, erhöhte Kreislaufbelastung, Sonnenstich, Hitzschlag, Blitzschlag). Möglich ist auch ein energetischer „Blackout“ durch zunehmende Netzinstabilität mit Auswirkungen auf die Betriebsbereitschaft (unter anderem wegen trockenheitsbedingter Einschränkungen/Ausfälle thermischer Kraftwerke) sowie das Aufweichen des Asphalts an exponierten Stellen und damit verbunden mögliche Kapazitätseinschränkungen. Auch der Ausfall von Rechenzentren durch Überhitzung ist nicht auszuschließen.

Durch verschiedene Maßnahmen, wie beispielsweise die Anpassung der Volumina der Regenrückhaltebecken, die Erweiterung der Winterdiensteinrichtungen, die Kühlung flugbetriebsrelevanter Flächen an heißen Tagen und diverse Aktivitäten zur Gesundheitsvorsorge für die Beschäftigten, versucht die Fraport AG, den Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen. Dem möglicherweise steigenden Energieverbrauch in Gebäuden (zum Beispiel durch mehr Kühlungsbedarf) wird durch bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung entgegengewirkt.

Durch den Klimawandel verschärfte regulatorische Anforderungen können aber auch als Chance verstanden werden. Die Weiterentwicklung der Energieeffizienzanforderungen unterstützt zum Beispiel die betrieblichen Bemühungen zur Reduktion des Energieverbrauchs und der mit ihm verbundenen Emissionen und Kosten. Die Standards werden durch Maßnahmen im Gebäudebestand als auch bei Neubauten erfüllt. So wurde zum Beispiel die neue Unternehmenszentrale durch eine Zertifizierung des DGNB zur Reduzierung der Lebenszykluskosten durch Energieeinsparungen und der Wahl der leicht wiederverwertbaren Materialien ausgezeichnet. Fraport erwartet steigende Anforderungen an die Energieeffizienz der im täglichen Betrieb eingesetzten Fahrzeuge und Geräte, daher bauen wir unseren Fuhrpark sukzessive entsprechend um.

Physikalische Chancen bestehen im vorhergesagten Trend der globalen Erwärmung. Fraport könnte zum Beispiel von dem erwarteten Anstieg der Durchschnittstemperatur in den Wintermonaten profitieren, indem sich der Aufwand (Mittel, Personal, Kosten) für die Räumung des Betriebsgeländes, des Rollbahnsystems und des Start-/Landebahnsystems reduzieren könnte. Gleiches könnte für die Flugzeugenteisung gelten. Darüber hinaus würde in den Wintermonaten der Energieverbrauch in Terminals und Verwaltungsgebäuden reduziert und damit CO₂-Emissionen und Kosten gesenkt.

Seit 2006 berichtet Fraport regelmäßig an CDP. Weitere Informationen:

<https://www.cdp.net/en/responses?utf8=%E2%9C%93&queries%5Bname%5D=fraport>.

GRI 201-3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

Siehe GRI 201-3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen im Bereich der Kennzahlen.

Weiterführende Informationen:

Geschäftsbericht 2018, „Pensionsverpflichtungen“ S. 82 f, „Pläne mehrerer Arbeitgeber“, S. 195 ff.

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/karriere/fraport-als-arbeitgeber/unsere-leistungen-.html>

GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand

Im Jahr 2018 haben wir für das Projekt CHIPS Fördermittel in Höhe von 9.530,81 € erhalten. Das Projekt CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) ist ein europäisches Förderprojekt mit dem Ziel, Radschnellwege als neues Mobilitätsprodukt zu etablieren. Die im Rahmen von CHIPS durchgeführte Investition sieht die Bedürfnisse der Fahrradpendler im Mittelpunkt. Hier geht es darum, eine innovative und gut platzierte Pendlerinfrastruktur für das Radschnellwegenetz zu entwickeln. So werden die Fraport AG und die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft – als Subpartner des Regionalverbands – in die Fahrrad-Infrastruktur investieren. Die Gelder sollen in eine „mobile“ Mobilitätsstation fließen. Sie wird neben Reparatur- und Serviceleistungen für Rad fahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch das Partizipations- und Informationszentrum für das Projekt CHIPS beherbergen. Daneben werden zehn Fahrradboxen mit Ladestationen für E-Bikes sowie Fahrradabstellanlagen und Pedelecs angeschafft.

Das Projekt „E-Bus4-Fraport“ wurde 2018 mit 6.400,00 € vom Land Hessen gefördert. Beim Förderprojekt „E-Bus4Fraport“ geht es um die Erprobung von zwei rein batterie-elektrischen Bussen im Passagiertransport bei den Bodenverkehrsdiensten der Fraport AG. Die Busse sind bestellt und sollen im Sommer 2019 in Betrieb genommen werden.

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligung des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen den Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (siehe auch [Geschäftsbericht 2018](#), Abschnitt „Abhängigkeitsbericht“, S. 75).

Die Angaben zu den Fördermitteln beziehen sich auf die Fraport-Muttergesellschaft und konnten erstmals in 2018 in die Berichterstattung aufgenommen werden.

GRI 202 Marktpräsenz – Managementansatz

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. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Siehe „Grundlagen des Konzerns“, [Geschäftsbericht 2018](#), S. 54 ff., Visual Factbook im Bereich Investor Relations/Publikationen unter www.fraport.de. Siehe auch <https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/der-fraport-konzern.html>.

GRI 202-1 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da rund 88 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In 96,5 Prozent der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften gibt es Tarifverträge (siehe [GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen](#)). Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards deutlich. Gemäß dem für die Muttergesellschaft und einzelne Konzern-Gesellschaften gültigen Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt.

GRI 202-2 Standortbezogene Personalauswahl

Wesentlicher Geschäftsstandort mit 88 Prozent aller Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt. Fraport hat keine organisationsweite Firmenpolitik und verfolgt keine Verfahren, um Ortsansässige bei der Einstellung zu bevorzugen. In den ausländischen Konzern-Gesellschaften arbeiten hauptsächlich lokale Beschäftigte. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.

AO1 Passagiere

Siehe [AO1 Passagiere](#) im Bereich Kennzahlen/Finanzen.

AO2 Flugbewegungen

Siehe [AO2 Flugbewegungen](#), im Bereich Kennzahlen/Finanzen.

AO3 Cargo-Volumen

Siehe [AO3 Cargo-Volumen](#), im Bereich Kennzahlen/Finanzen.

GRI 203 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen – Managementansatz

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt beispielsweise mit fast 81.000 direkt Beschäftigten (Stand: 31. Dezember 2015) die größte regionale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch Fraport zum Bau und zur Modernisierung der Flughafen-Infrastrukturen beauftragt werden. Mit einem Einzugsgebiet von rund 38 Mio Einwohnern in einem Umkreis von etwa 200 Kilometern und durch seine Funktion als größter Cargo-Flughafen Europas zählt der Standort Frankfurt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten des Landes.

Fraport trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttungen an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) auf rund 3,7 Mrd €. Die Netto-Wertschöpfung betrug rund 2,4 Mrd €. Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafen-Mitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

Siehe auch <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/entwicklung-standort-fra-umwelt.html>.

GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl

Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens fühlen wir uns der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir leisten seit Jahren zahlreiche Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten. Dazu gehören Spenden und das Sponsoring zahlreicher Vereine, Kulturinitiativen, Hilfsorganisationen und Bildungseinrichtungen. Für weitere Informationen siehe auch [GRI 413 Lokale Gemeinschaften](#).

Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich im Bereich Kennzahlen/Finanzen unter [GRI 203-1 Gesellschaftliches Engagement](#).

GRI 203-2 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen/Gesellschaftliches Engagement

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Wachstumspotenzial besteht vor allem bei Unternehmen, die Sicherheitsdienstleistungen anbieten, und bei Behörden. Davon profitieren auch die Menschen, die in der Metropolregion rund um den Flughafen wohnen. Sie haben nicht nur den Vorteil einer kurzen Anreise zum Flughafen, viele von ihnen arbeiten auch in einem Unternehmen, das von der Nähe zum Flughafen profitiert.

Mehr als 60 Prozent (528 Mio €) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 874 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 91 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 € und waren deshalb mittelstandsfreundlich. 2019 werden die Aufträge an Unternehmen der Region voraussichtlich auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafenunternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand, wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei. Siehe auch <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/entwicklung-standort-fra-umwelt/wirtschaftsfaktor-flughafen.html>

Darüber hinaus ist der Flughafen für die gesamte Bundesrepublik wichtig, weil die deutsche Volkswirtschaft vor allem vom Export abhängig ist. Viele Unternehmen sind auf kurze Lieferzeiten und einen schnellen Güterumschlag angewiesen, um auf weltweiten Bezugs- und Absatzmärkten erfolgreich agieren zu können. Der Luftverkehr ist hierfür eine notwendige Voraussetzung. Der Flughafen Frankfurt spielt dabei für Deutschland eine maßgebliche Rolle.

GRI 204 Beschaffungspraktiken

GRI 204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Mehr als 60 Prozent (528 Mio €) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 874 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben für den Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber ist es der Fraport AG nicht möglich, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen.

GRI 205 Korruptionsbekämpfung – Managementansatz

Die Gewährleistung rechts- und regelkonformen Verhaltens im Fraport-Konzern ist Teil der Unternehmenskultur, wie sie insbesondere im Verhaltenskodex für Mitarbeiter niedergelegt wurde. Der für alle Beschäftigten weltweit geltende Verhaltenskodex berücksichtigt die Antikorruptionskonventionen der Vereinten Nationen und basiert auf den zehn Prinzipien des Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen. Der Kodex behandelt unter anderem die Themen Korruptionsprävention und Kartell- und Wettbewerbsrecht. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu diesen Grundsätzen und dem „Nulltoleranzprinzip“, insbesondere gegenüber Korruption und Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht. Der Verhaltenskodex ist wesentlicher Bestandteil der Compliance-Management-Systeme (CMS) der Konzern-Gesellschaften sowie des CMS der Fraport AG. Ein weiterer wichtiger Teil des CMS ist die umfassende Analyse der Compliance-Risiken, deren Schwerpunkt auf den Bereichen Antikorruption, Betrug sowie Kartell- und Wettbewerbsrecht liegt.

Ziel der Compliance-Management-Systeme im Fraport-Konzern ist eine integre und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht. Die wertebasierte Unternehmenskultur ist die Grundlage der beständigen Fortentwicklung der Compliance-Management-Systeme. Sie sind präventiv ausgerichtet und sollen die Fraport-Beschäftigten dazu anhalten, Compliance-Risiken und -Verstöße frühzeitig bewusst wahrzunehmen und angemessen darauf zu reagieren. Für die Fraport AG

hat sich der Vorstand ausdrücklich zur Einhaltung dieser wertebasierten Compliance verpflichtet. Damit und mit dem konzernweit geltenden Verhaltenskodex sowie diversen Kommunikationsmaßnahmen unterstützt er die Verantwortung der Geschäftsführungen der Konzern-Gesellschaften sowie der Beschäftigten der Fraport AG und ihrer Führungskräfte bei der kontinuierlichen Umsetzung der Compliance-Ziele.

Der Vorstand wird durch eine halbjährliche Compliance-Berichterstattung über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung informiert. Allen Beschäftigten stehen über interne Informationsportale sowohl der Verhaltenskodex als auch die Compliance-Richtlinien zur Verfügung.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen – und damit zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung – ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem (BKMS®-System), das im Fraport-Konzern zur Verfügung steht. Die von der Fraport AG beauftragte Ombudsfrau nimmt Hinweise von Beschäftigten der deutschen Konzern-Gesellschaften und der Fraport AG sowie von Kunden, Lieferanten und sonstigen Geschäftspartnern entgegen, die Korruption und Bestechung zum Gegenstand haben können. Beschäftigte in Deutschland können sich zudem an die interne Vertrauensperson wenden.

Zur Stärkung der Integrität und Korruptionsvermeidung hat die Fraport AG im Geschäftsjahr 2018 den Umgang mit Geschenken und Einladungen in einer neuen Richtlinie geregelt.

Im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ der Fraport AG besteht eine Compliance-Due-Diligence als Regelprozess, sodass wesentliche Compliance-Aspekte – wie zum Beispiel die Geschäftspartnerprüfung zu Themen wie Korruption, Preisabsprachen und Betrug – bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden.

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 Konzern-Gesellschaften setzen die Fraport-Standards für das CMS auf Grundlage der Richtlinie zum Konzern-CMS um. Über die Compliance-Management-Systeme der Konzern-Gesellschaften wird die Unternehmenskultur der Fraport AG in den gesamten Konzern transportiert. Bei den lokalen Compliance-Management-Systemen steht analog der Fraport AG die Compliance-Risiko-Analyse im Vordergrund. Auf Grundlage der Compliance-Risiko-Analyse werden von den Konzern-Gesellschaften Maßnahmen zur Korruptionsprävention abgeleitet. Dazu gehören zum Beispiel Schulungsmaßnahmen und die Einführung von Prozessen.

Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden in Konzern-Gesellschaften weitere Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil auch im Rahmen von 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. Im Einklang mit brasilianischem Recht haben die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre ihre Beschäftigten im Geschäftsjahr 2018 zum Thema Antikorruption geschult sowie die Führungskräfte gesondert informiert.

Über die zuvor genannten organisatorischen Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über erkannte Fälle von Korruption und Bestechung sowie über relevante eingegangene Hinweise dazu erlangt. Im Geschäftsjahr 2018 wurde kein Vertrag mit einem Geschäftspartner wegen Korruptionsvorwürfen beendet.

GRI 205-1 Auf Korruptionsrisiken überprüfte Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken

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 Fraport AG hat die Ergebnisse der Compliance-Risikoanalyse aus dem Jahr 2017 umfassend analysiert und bereits Anfang Dezember 2017 dem Vorstand zur Kenntnisnahme vorgelegt. Diese Ergebnisse bildeten die inhaltlichen Vorgaben für das Compliance-Programm der Fraport AG im Jahr 2018. Zur Stärkung der Integrität und Korruptionsvermeidung hat die Fraport AG deswegen im Geschäftsjahr 2018 insbesondere den Umgang mit Geschenken und Einladungen in einer neuen Richtlinie geregelt.

GRI 205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung

Fraport-Muttergesellschaft

Der Vorstand der Fraport AG wird durch die halbjährliche Compliance-Berichterstattung über die Aktivitäten der Compliance und den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung informiert. Eine dezidierte Schulung der Kontrollorgane erfolgt nicht.

Allen Beschäftigten stehen über die internen Informationsportale der Verhaltenskodex und die maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung.

Alle Geschäftspartner werden über den Verhaltenskodex für Lieferanten auf die Einhaltung des Verhaltenskodexes inklusive der Antikorruptionsverpflichtung hingewiesen. Diese sind Bestandteil der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBs).

Die zentralen Compliance-Schulungen, insbesondere zum Thema Korruptionsbekämpfung, erfolgen durch E-Learning.

Gemäß unserem Schulungskonzept haben verschiedene Führungsebenen und Funktionsgruppen eine Schulungsverpflichtung. Von den 10.595 Stammbeschäftigten (Basis: Stichtag 31.12.2018) waren 2018 insgesamt 4.468 Personen auf die Antikorruptionsschulung (42,2 Prozent der Stammbeschäftigten) lernverpflichtet. Das Antikorruptionsmodul „Geschenke annehmen“ haben 82 Prozent der Führungskräfte der Ebenen 1 – 4 und 82 Prozent der schulpflichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung als Wiederholungsschulung bearbeitet. Das Antikorruptionsmodul „Geschenke geben“ absolvierten 81 Prozent der Führungskräfte der Ebenen 1 – 4 sowie 81 Prozent der schulpflichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es gilt jeweils der Stichtag 1.12.2018, weil danach ein neues Antikorruptionsmodul ausgerollt wurde.

Außerdem wurden im Berichtsjahr Präsenzs Schulungen zu Integrität und Korruptionsrisiken durchgeführt. Die Führungskräfte Ebene 1 und 2 wurden im Rahmen einer speziellen Präsenzveranstaltung insbesondere zu den Themen Integrität, Korruptionsprävention und den Umgang mit Amtsträgern gesondert geschult.

Konzern

Die Schulung der eigenen Mitarbeiter liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Geschäftsführungen und der lokalen Compliance-Officer. Die Konzern-Gesellschaften legen den Schulungen ein entsprechendes Konzept zugrunde, wonach insbesondere der Adressatenkreis und der Inhalt der Schulungen festgelegt werden.

GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen

2018 wurden bei der Fraport-Muttergesellschaft und in den Fraport-Beteiligungen kein Fall mit Verdacht auf Korruption gemeldet und bestätigt.

Es ist auch kein Fall bekannt, dass ein Vertrag mit einem Geschäftspartner wegen Korruptionsvorwürfen beendet wurde.

Im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens wegen des Vorwurfs der Bestechung eines ausländischen Amtsträgers kam es im Dezember 2017 zu Durchsuchungsmaßnahmen unter anderem bei der Fraport AG. Fraport nimmt die Vorwürfe ernst, untersucht sie intern und kooperiert mit der Staatsanwaltschaft umfassend.

Aufgrund des noch laufenden Ermittlungsverfahrens kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine verbindliche Aussage zu dem Vorwurf getroffen werden.

GRI 206 Wettbewerbwidriges Verhalten

GRI 206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbwidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung

Im Jahr 2018 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.

GRI 300 ÖKOLOGIE

Allgemeiner Managementansatz EN

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 und erwartet das auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern.

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.

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des jeweiligen Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. Darüber hinaus unterstützen sie die operativ Verantwortlichen und das Management hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer jeweiligen Aufgaben und der Verbesserung der Umweltleistung. Die Funktionsfähigkeit und Wirkung der Umweltmanagementsysteme wird durch externe Zertifizierer (ISO 14001) beziehungsweise Umweltgutachter (EMAS) laufend überprüft und testiert. 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.

Eine Auseinandersetzung mit Umweltbelangen wird beim größten Bauprojekt am Flughafen Frankfurt von den Kreditgebern explizit verlangt. Die Europäische Investitionsbank fordert für die Finanzierung des Terminals 3 alle zwei Jahre 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.

In ihrer im Geschäftsjahr 2018 aktualisierten „Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“ hat die Konzern-Gesellschaft Lima die Anforderungen an die sozial und ökologisch verträgliche Umsetzung des Flughafenausbaus festgeschrieben. Zudem bekennt sich die Konzern-Gesellschaft zu den „Äquator-Prinzipien“, einem Regelwerk von Banken zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen.

Teil der Fraport-Umweltpolitik ist die Selbstverpflichtung, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (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.

In den Umweltmanagementsystemen werden alle Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emission, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall abgedeckt. Als Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse nach GRI wurden die Themen Klimaschutz, Umwelt- und Naturschutz sowie Luftqualität als wesentlich bestimmt.

Der Umweltmanagementbeauftragte ist im Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit angesiedelt. Er leistet die notwendigen Organisations- und Koordinationsaufgaben, veranlasst die interne Umweltbetriebsprüfung beziehungsweise die externe Überprüfung des Umweltmanagementsystems (nach EMAS beziehungsweise ISO 14001) und berät

den Vorstand und die Führungskräfte in allen Fragen des Umweltmanagements. Der Umweltmanagementbeauftragte berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben im Umweltschutz werden durch die Betriebsbeauftragten für Gewässerschutz (Servicebereich „Projekt Ausbau Süd“), Abfall (Zentralbereich „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ und Gefahrgut und Strahlenschutz (Zentralbereich „Arbeitsschutz“) wahrgenommen. In ihren jeweiligen Fachfunktionen nehmen die Betriebsbeauftragten überwachende, beratende und hinwirkende Tätigkeiten wahr. Sie berichten ebenfalls an den Vorstand.

Das Lärm- und Luftschadstoffmonitoring wird von der Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luft“ (Strategischer Geschäftsbereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit) verantwortet. Diesem Bereich sind zudem die Servicestelle Nachbarschaftsdialog sowie die Programme zum passiven Schallschutz zugeordnet.

Die (Komponenten der) Managementansätze zu den wesentlichen Aspekten sind in der Umwelterklärung 2017 ausführlich beschrieben (siehe www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen).

Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt gemäß Artikel 18 (Aufgaben der Umweltgutachter) und Artikel 25 (Bedingungen für die Begutachtung und Validierung) der EMAS-VERORDNUNG (EG) Nr. 1221/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. November 2009.

Die wesentlichen Auswirkungen wurden nach dem Verfahren der Umweltprüfung gemäß Anhang I, EMAS VERORDNUNG (EG) Nr. 1221/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. November 2009 ermittelt.

Ziele und Maßnahmen finden Sie in „Unser Programm“ in [unserem Nachhaltigkeitsbericht 2018](#), S. 50 ff. Siehe auch „Umweltprogramm“ in der [Umwelterklärung 2017](#), S. 56 ff.

Für Schulung und Weiterbildung von Beschäftigten, Umweltauditoren und Führungskräften zu Umweltthemen ist der Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit zuständig. Die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz verantwortet der Vorstandsstab Arbeitsschutz (vergleiche [Umwelterklärung 2017](#), Umweltpolitik, S. 48, Gefahrgut und Gefahrstoffe, S. 45 und 46 auf www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen).

Die Umweltkennzahlen der Fraport-Muttergesellschaft wurden durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS geprüft und verifiziert. Die Prüfung der Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren ist Teil dieses Verifizierungsprozesses. Die Umweltkennzahlen der Fraport-Konzern-Gesellschaften werden nach vergleichbaren Standards und Methoden ermittelt. Bei der CO₂-Berechnung kommen landestypische Faktoren zur Anwendung. Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst 2018 die Fraport-Muttergesellschaft und die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt. Für das Berichtswesen zwischen der Fraport-Muttergesellschaft und den Konzern-Unternehmen wird im Wesentlichen das System SAP BPC eingesetzt.

Im Berichtszeitraum sind keine Beschwerden bezüglich ökologischer Auswirkungen eingegangen.

Informationen zu Monitoring und Nachverfolgung sowie zu zentralen Chancen und Risiken werden unter [GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen](#) aufgeführt.

GRI 302 Energie – Managementansatz

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Energieeffizienz (siehe [Allgemeiner Managementansatz EN](#)).

Weitere Informationen:

[Umwelterklärung 2017](#), S. 22 ff. auf www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen.

[GRI 305 Energie – Managementansatz](#) und [Umwelterklärung 2017](#), S. 16 ff. und S. 28 ff. auf www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen.

GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation

Siehe [GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“.

GRI 302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation

Siehe [GRI 302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Die Daten sind von der Muttergesellschaft erhoben, für die nach IFRS berücksichtigten ausländischen Beteiligungen erfolgen noch keine Erhebungen.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“.

GRI 302-3 Energieintensität

Siehe [GRI 302-3 Energieintensität](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“.

GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs

Beginnend im Jahr 2008 wurden Energieeinsparungen bilanziert, die auf Anlagenerneuerungen (zum Beispiel Sanierung der Technikzentralen im Terminal 1), Änderungen im Anlagenbetrieb, Umrüstung von Anlagen (zum Beispiel Gepäckförderanlage, Beleuchtung) oder Anpassungen in energiezehrenden Prozessen (zum Beispiel Gepäckförderanlage) zurückgeführt werden konnten. Da in den gleichen technischen Systemen zeitgleich in der Regel sowohl Einsparungen (infolge operativer oder technischer Maßnahmen) als auch Verbrauchssteigerung (zum Beispiel infolge von Verkehrswachstum oder Wettereffekten) stattfinden, kann diese Kennzahl nur rechnerisch ermittelt werden, nicht aber messtechnisch. „Kumuliert“ bedeutet, dass die Einsparungen grundsätzlich als dauerhaft angesehen werden, das heißt, eine einmal erzielte Einsparung gilt auch als in den Folgejahren wirksam, sofern uns nicht Hinweise vorliegen, die nahelegen, dass die der Einsparung ursprünglich zugrunde liegende Verbesserung durch neuere Aktivitäten wieder zurückgenommen wurde (zum Beispiel Rückbau einer Regelung o. ä.). Die eingesparte Energiemenge erhöht sich deshalb von Jahr zu Jahr um den Betrag, der im aktuellen Berichtsjahr zusätzlich (rechnerisch) eingespart wurde.

Zur Messung und Steuerung des Energieverbrauchs setzt Fraport seit 2013 am Standort Frankfurt mit dem CO₂-/Energieverbrauchs-Controlling ein Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz, hilft die Energiekosten zu senken und somit die Energieeffizienz zu verbessern. So können wir überprüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden und können

Fehlentwicklungen früh erkennen. Gleichzeitig lassen sich mit dem CO₂-/Energieverbrauchs-Controlling die Anlagenverbräuche senken und Umsetzungserfolge nach innen und außen kommunizieren. Als Datenbasis dienen die auf Gebäuden, Anlagen oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport-Muttergesellschaft. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bei der Sanierung und energetischen Ertüchtigung von Bestandsgebäuden und bei Neubauten wird eine an Lebenszykluskosten orientierte Planung und Bauausführung durchgeführt.

Siehe [GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“. Siehe auch [GRI 302-3 Energieintensität](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Siehe auch [Umwelterklärung 2017](#), Umweltaspekt Klimagase, S. 16 ff., Klimaschutz (Umweltprogramm), S. 53 (www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen).

GRI 303 Wasser – Managementansatz

Der Betrieb eines Flughafens benötigt viel Wasser und erzeugt gleichzeitig eine hohe Abwassermenge. Beim Umgang mit dem „Schutzgut Wasser“ berücksichtigt Fraport alle Aspekte einer modernen Wasserwirtschaft. Hierzu zählen die Steuerung des Verbrauchs und die Qualitätskontrolle des Wassers, das in das Ökosystem eintritt.

Am Flughafen Frankfurt verwenden wir Wasser sparsam und setzen dafür unter anderem Spartechniken in sanitären Anlagen und Kreislaufsysteme bei Fahrzeugwaschanlagen ein. Zusätzlich ersetzen wir, wo möglich, das Trink- durch Brauchwasser.

Wir betreiben mehrere Brauchwassererzeugungsanlagen, die sich auf dem Gelände der CargoCity Süd und in den Terminals 1 und 2 befinden. Auch der neue Flugsteig A-Plus wurde mit einer Regenwasseraufbereitungsanlage ausgestattet. Das Brauchwasser wird aus Regenwasser und Grundwasser (Brunnenwasser) erzeugt. In regenarmen Zeiten wird aufbereitetes Mainwasser zugespeist. Über separate Versorgungsnetze wird das Brauchwasser verteilt und für Sprinkleranlagen, Toilettenspülung und die Beregnung von Grünanlagen bereitgestellt. In der CargoCity gibt es eine flächendeckende Brauchwasserversorgung. Im Norden des Flughafens werden die Terminals 1 und 2 mit Brauchwasser versorgt.

Die Grundwasserqualität überwachen wir an 550 Messstellen. Zur Überwachung der Grundwasserbeschaffenheit befinden sich auf dem Flughafen Frankfurt über 280 Grundwassermessstellen und weitere 270 Grundwassermessstellen in dessen direktem Umfeld. An mit den Behörden festgelegten Messstellen werden die Grundwasserqualität und der Grundwasserbestand ermittelt. Die Aufbereitung der Daten erfolgt in einer Grundwasserdatenbank.

Bei auftretenden Vorkommnissen, die Boden oder Gewässer beeinträchtigen könnten, stellt der Gewässerschutz-Alarmplan sicher, dass diese unverzüglich gemeldet und behoben werden. Der Alarmplan ist Bestandteil der Notfallordnung der Fraport AG für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main (FRA Not). Sofortmaßnahmen werden durch die Flughafenfeuerwehr der Fraport AG eingeleitet beziehungsweise durchgeführt.

Weiterführende Informationen:

[Allgemeiner Managementansatz EN](#)

[GRI 303-1 Gesamtwasserentnahme](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt

[Umwelterklärung 2017](#), S. 36 f.

GRI 303-1 Gesamtwasserentnahme

Siehe [GRI 303-1 Gesamtwasserentnahme](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt. Detaillierte Angaben zu den Quellen liegen nicht vor.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

Siehe [AO4 Qualität des Niederschlagswassers](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Es existieren Kennwerte für das Niederschlagswasser, die den von der Stadt Frankfurt vorgegebenen Satzungswerten entsprechen. Die Einhaltung dieser Werte wird von der Behörde regelmäßig überprüft.

Die Daten sind von der Muttergesellschaft erhoben. Für die nach IFRS berücksichtigten ausländische Konzern-Gesellschaften erfolgen keine Erhebungen.

GRI 304: Biodiversität – Managementansatz

Unsere Geschäftsaktivitäten und die Biodiversität sind vereinbar. Naturnahe Flächen und deren immanente Biodiversität werden erhalten und gefördert, soweit es im Rahmen der betriebsbedingten Vorgaben möglich ist. Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten. Bei erheblichen Eingriffen werden zumindest gleichartiger Ausgleich oder gleichwertiger Ersatz geleistet, dessen langfristiger Funktionserhalt von uns sichergestellt wird. Fraport hat sich den Erhalt der natürlichen Biodiversität am Flughafen Frankfurt zum Ziel gesetzt und sich außerdem dazu entschlossen, auch über das Flughafengelände hinaus durch seinen Umweltfonds Projekte zur Bewahrung und Förderung der biologischen Diversität in der Region Rhein-Main und in Hessen zu unterstützen. Besonders schützenswert sind zum Beispiel die Streuobstwiesen im Rhein-Main-Gebiet. Deren Bestand in Hessen hat sich in den vergangenen 30 Jahren um rund 90 % reduziert. Die Streuobstwiesen weisen eine hohe Artenvielfalt auf und spielen damit eine wichtige Rolle beim Erhalt der regionalen Biodiversität. Die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz (HGON) (<http://www.hgon.de/vor-ort/hgon-vor-ort/unsere-arbeitskreise/frankfurt-am-main/>) in Frankfurt zum Beispiel nimmt sich mit der Unterstützung von Fraport der wertvollen Biotope an.

Unsere hier vorgelegten „Grundsätze zur Biodiversität“ (in „Umweltpolitik der Fraport AG“ und in „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“ im Bereich Publikationen/Nachhaltigkeitsberichte auf www.fraport.de/verantwortung) beschreiben unsere Verantwortung zu diesem wichtigen Themenkomplex und dokumentieren Biodiversitäts-Projekte am Flughafen und in der Region, die wir selbst durchführen oder finanziell unterstützen. Internationale Abkommen zum Schutz von Biodiversität, wie das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity, CBD), europäische Richtlinien, wie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie sowie nationale Gesetze, wie das Bundesnaturschutzgesetz, sind eine wichtige Grundlage im Zusammenhang mit dem Handeln in unseren schützenswerten Räumen.

Weitere Informationen befinden sich in unseren Grundsätzen zur Biodiversität (siehe „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“ im Bereich Publikationen/Nachhaltigkeitsberichte auf www.fraport.de/verantwortung).

Von den Aktivitäten der Fraport AG und ihrer Tochterunternehmen gehen im Regelbetrieb keine Gefahren für bedrohte Pflanzen und Tierarten aus. Lediglich bei einer Ausweitung der Betriebsgelände können solche Gefahren auftreten. In der Europäischen Union ist in solchen Fällen grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen und es sind entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Am Flughafen Frankfurt existieren Arten, die auf der Roten Liste Deutschlands geführt werden. Auf den Flächen um und zwischen den Start- und Landebahnen beziehungsweise den Taxiways haben sich aufgrund der extensiven Nutzung Pflanzen und Tiere angesiedelt, die andernorts bedroht sind. Diese Flächen im Betriebsbereich werden sehr selten betreten, ein Besucherdruck, wie in öffentlich zugänglichen Naturschutzgebieten, ist hier nicht gegeben.

Die Konzern-Flughäfen außerhalb Deutschlands werden meist über internationale Banken finanziert. Dort ist ein Environmental Management-Plan vorzulegen, der in der Regel auf einem Environmental Impact Assessment beruht und festlegt, wie eine Minimierung der Eingriffsfolgen erfolgen kann.

Zur Abwehr biologischer Gefahren für den Luftverkehr und tierisch bedingten Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebs hat die Fraport AG ein Wildlife-Management-Programm entwickelt. Für Flugzeuge sind Kollisionen mit einzelnen, großen Vögeln oder mit Vogelschwärmen eine Gefahrenquelle. Da sich statistisch rund zwei Drittel aller Vogelschläge an Flughäfen und in deren Nahbereichen ereignen, ist Fraport als Flughafenbetreiber verpflichtet, dieses Risiko zu minimieren. Anders als an vielen internationalen Flughäfen setzen wir in Frankfurt den Schwerpunkt auf spezielles Biotopmanagement. Bei diesem geht es darum, das Flughafengelände für in diesem Zusammenhang relevante Tiere unattraktiv zu gestalten, das heißt, Brut, Rast- und Fraßmöglichkeiten zu minimieren oder zu vermeiden. Die Vogelschlagrate beruht auf Meldungen an das Luftfahrt Bundesamt aufgrund der EU-Verordnung 376/2014 und wird vom Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL) berechnet.

Siehe Indikator [G4-AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Innerhalb des Flughafengeländes werden die zwischen den neu gebauten Rollwegen und der neuen Landebahn entstandenen Freiflächen zu Magerrasen (circa 85 ha) und Zwergstrauchheiden (circa 132 ha) entwickelt. Dafür wurde auf dem Flughafengelände bzw. im näheren Umfeld gebietsheimisches Saatgut geerntet und auf den Ansaatflächen ausgebracht. Die darüber hinaus erfolgte Umsetzung des Sandmagerrasens und der Sandheiden aus dem vormaligen Kelsterbacher Umspannwerk auf Freiflächen des Kelsterbacher Waldes (circa 2 ha) verlief erfolgreich und die Biotope mit den geschützten Arten Heidenelke und Sandstrohblume entwickeln sich ebenfalls positiv.

Weitere Informationen:

„Umweltfonds“ unter <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/entwicklung-standort-fra-umwelt/natur-umweltschutz.html>.

[GRI 304-1 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten](#)

Mit einer Eigentumsfläche von 22,85 km² und einem darin befindlichen Betriebsgelände von 18,60 km² gehört unser Airport in Frankfurt am Main mit zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Durch die optimale Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die Inanspruchnahme von Naturflächen in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region so gering wie möglich zu halten. Wo immer realisierbar, werden Freiflächen am Flughafen begrünt. Besonders hochwertige Flächen befinden sich im Randbereich der Startbahn 18 (West) mit artenreichen Extensivwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen und Calluna-Heiden.

Die Flächen zwischen der Süd- und Centerbahn sind mit circa 600 ha wohl das größte, landwirtschaftlich ungenutzte Grünland in der Region. Neben einem erheblichen Anteil von in biologischer Hinsicht „geringwertigen Flächen“ (in erster Linie versiegelten Verkehrsflächen) verfügt der Flughafen auch über große Areale, die Tieren und Pflanzen als Lebensraum dienen. Dort sind unter anderem gefährdete, kleinere Vogelarten wie Feldlerche, Steinschmätzer, Schwarz- oder Braunkehlchen regelmäßig anzutreffen, im Frühjahr außerdem Kreuzkröten und Springfrösche.

Die Angaben zu Schutzgebieten befinden sich unter [GRI 304-1 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Siehe auch [Umwelterklärung 2017](#), S. 33 f.

Siehe auch „Natur- und Ressourcenschutz“ im Bereich Dimensionen/Umwelt und „Umweltfonds“ unter <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/entwicklung-standort-fra-umwelt/natur-umweltschutz.html>.

GRI 304-2 Auswirkungen auf die Biodiversität

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass vom Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (siehe „[Auflistung von Maßnahmegebieten](#)“ im Bereich „[Publikationen/Nachhaltigkeitsberichte](#)“ auf www.fraport.de/verantwortung).

GRI 304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume

Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen (siehe www.fraport.de/verantwortung im Bereich [Publikationen/Nachhaltigkeitsberichte](#) „[Auflistung von Maßnahmegebieten](#)“). Ein regelmäßiges Fauna- und Floramonitoring der Habitate ist Bestandteil des Planfeststellungsbescheids und wird extern vergeben.

Weitere Informationen (zum Beispiel zu den Restaurierungsmaßnahmen) befinden sich im Dokument „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“ im Bereich [Publikationen/Nachhaltigkeitsberichte](#) auf www.fraport.de/verantwortung. Siehe auch „Natur- und Ressourcenschutz“ im Bereich Dimensionen/Umwelt und „Umweltfonds“ unter <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/entwicklung-standort-fra-umwelt/natur-umweltschutz.html>.

GRI 305 Emissionen – Managementansatz

Die Managementaktivitäten von Fraport betreffen überwiegend die Emissionen in ihrer direkten Verantwortung, aber auch solche, an deren Entstehung sie nur mittelbar beteiligt ist und die sie nur indirekt beeinflussen kann. Angelehnt an den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, will die Fraport AG die CO₂-Emissionen am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Im vergangenen Geschäftsjahr betragen die CO₂-Emissionen der Fraport AG rund 188.631 Tonnen CO₂ und damit 0,8 % weniger als im Vorjahr. Die Emissionsminderung aus den Energieeinsparungen aus den laufenden Programmen zur Verbesserung der Energieeffizienz wurde durch den erhöhten Energiebedarf aufgrund des außergewöhnlich langen und heißen Sommers sowie durch das starke Passagierwachstum am Frankfurter Flughafen nahezu kompensiert. Für den Konzern insgesamt (einschließlich Frankfurt) hat der Vorstand als Klimaschutzziel die Reduktion auf 125.000 Tonnen CO₂ bis 2030 beschlossen. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das derzeit gesetzte Konzern-Ziel entspricht einer Minderung von rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015. 2018 betragen die Konzern-Emissionen 244.029 Tonnen CO₂ (im Vorjahr: 209.668 Tonnen CO₂). Die Emissionserhöhung ist auf den erstmaligen Einbezug von Fraport Greece sowie der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zurückzuführen. Der Emissionsbeitrag dieser Flughäfen betrug 36.445 Tonnen CO₂. Ohne diese Flughäfen hätten sich die Emissionen um 1,0 % verringert.

Ein Weg zum erfolgreichen CO₂-Management besteht in der Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI (Airports Council International), bei deren Entwicklung Fraport einen wesentlichen Beitrag leistete. 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. Die Flughäfen Lima, Varna und Burgas nehmen ebenso wie die Flughäfen von Fraport Greece und die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zurzeit nicht teil. Dennoch sind sie dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

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 zu den aktuellen CO₂-Emissionen 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 an den Gesamtvorstand berichtet, alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt vorbereitet. Diese betreffen hauptsächlich die Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, Anlagen und Prozesse. 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.

Seit 2006 beteiligt sich die Fraport AG am Carbon Disclosure Project (CDP), das CO₂-Emissionen, Klimarisiken, Reduktionsziele und -strategien von Unternehmen analysiert. Das CDP verwaltet die weltweit größte Datenbank zu diesem Thema, die von Investoren, aber auch politischen Entscheidungsträgern genutzt wird. Ein Scoring bewertet die Transparenz und die Aktivitäten der Unternehmen. 2018 hat die Fraport AG das Level C („Awareness“) erreicht. Dies bescheinigt eine transparente Berichterstattung und das Bewusstsein des Unternehmens über seinen Einfluss auf den Klimawandel.

Luftqualität

Fraport 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 aktuelle Diskussion um Dieselschadstoffe hat das Thema erneut in den Fokus gerückt. Es besteht keine Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt.

An den Konzern-Flughäfen werden Messungen der Luftqualität und Maßnahmen zur Verbesserung entsprechend den nationalen Regelungen und auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. Die Konzern-Gesellschaften folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert.

In Deutschland arbeitet die Fraport AG mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen für die Erforschung der sogenannten ultrafeinen Partikel Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie sowie dem Umweltbundesamt.

Am Standort Frankfurt mit dem größten Verkehrsanteil werden Luftschadstoffe von Fraport seit 2002 kontinuierlich an zwei bis zeitweise fünf Luftmessstellen überwacht. Die Resultate werden regelmäßig im „Lufthygienischen Jahresbericht“ auf der Homepage veröffentlicht. Im Jahr 2005 wurde auch der Bereich nahe der Landebahn Nordwest in das Netz der Luftmessstellen aufgenommen. Dabei wurden im Genehmigungsverfahren die größten lufthygienischen Auswirkungen des Flughafens im

siedlungsnahen Umfeld prognostiziert. Die Messergebnisse belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

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 vom Wetter abhängig.

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.

Organisatorisch zuständig ist die Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des strategischen Geschäftsbereichs Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit. Die CO₂-Emissionen werden in der Abteilung Umweltmanagement erhoben und überwacht. Die Abteilung ist im Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit angesiedelt. Der Vorstand wird über ein jährliches Reporting eingebunden.

Fraport arbeitet an einem Modell zur systematischen Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen. 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 Emission 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 %. 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 schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um.

Im Nachgang der Mediation zum Ausbau des Flughafens Frankfurt hat die Fraport AG bereits im Jahr 2000 das Infofon und den Nachbarschaftsdialog eingerichtet. Neben Beschwerden zu Fluglärm und Schallschutz werden dort auch Anfragen zur Luftqualität bearbeitet.

Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unsere Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung haben Umweltmanagementsysteme aufgebaut, in deren Rahmen die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall systematisch erfasst werden. In Antalya, Lima und Ljubljana werden die Managementsysteme ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert (siehe [Allgemeiner Managementansatz EN](#)).

Die Luftschadstoff-Emissionen und -Immissionen werden kalkuliert beziehungsweise seit dem Jahr 2002 kontinuierlich an zwei eigenen Stationen gemessen. Folgende Maßnahmen zur Reduktion werden durchgeführt: Erhebung emissionsabhängiger Flughafenentgelte auf Basis von Stickoxiden und Kohlenwasserstoff, Einsatz alternativer Antriebstechnologien durch Einführung elektrisch angetriebener Bodenabfertigungsgeräte. Darüber hinaus werden Methoden zur Berechnung von Luftschadstoff-Emissionen durch Infrastruktur und Flugzeugabfertigung entwickelt.

Fraport erhebt emissionsabhängige Start- und Landeentgelte. Das emissionsbezogene Entgelt wird je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Cycle“, LTO) eines Luftfahrzeugs erhoben. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt, siehe Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG, S. 12 unter <https://www.fraport.de/de/business-partner/airlines-cargo/flughafenentgelte.html>.

Der Einsatz alternativer emissionsfreier Antriebe wirkt sich ebenfalls positiv auf die Luftqualität aus. Er trägt gleichermaßen zur Reduktion von CO₂-Emissionen bei und wird im Kapitel „Klimagase“ beschrieben.

Die Luftschadstoff-Emissionen werden in der Organisationseinheit „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des strategischen Geschäftsbereichs Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit erfasst. Die CO₂-Emissionen werden in der Abteilung Umweltmanagement erhoben und überwacht. Das Umweltmanagement ist im Zentralen Bereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit angesiedelt, das operative Management des Abwassers dagegen im Servicebereich Integriertes Facilitymanagement. Bei der Fraport-Muttergesellschaft managt eine eigens dafür zuständige Abteilung die Abfallentsorgung.

Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2017](#), Organigramm S. 4 und 5, Luftschadstoffe S. 28 ff., Abwasser S. 39 ff., Abfall S. 48 ff. (siehe www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen).

Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen siehe [Umwelterklärung 2017](#), S. 28 ff.

GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1) inkl. GRI 305-4

Siehe [GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen \(Scope 1\)](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe [„Allgemeiner Managementansatz EN“](#).

GRI 305-2 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen (Scope 2) inkl. GRI 305-4

Siehe [GRI 305-2 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen \(Scope 2\)](#) inkl. GRI 305-4 im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe [„Allgemeiner Managementansatz EN“](#).

GRI 305-3 Sonstige indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)

Wir ermitteln jährlich die indirekten Treibhausgas-Emissionen des Frankfurter Flughafens. Darin enthalten sind

- > die Emission des Flugverkehrs in den Grenzen des LTO-Cycle (= Landing and Take Off Cycle) bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß (914 m) über Grund einschließlich Nutzung der Hilfsturbinen (englisch: Auxiliary Power Unit, APU),
- > die An- und Abreise der Passagiere sowie der Beschäftigten von und zum Flughafen,
- > Dienstreisen der Beschäftigten der Fraport AG,
- > der Verbrauch von Strom, Fernwärme und Fernkälte durch Dritte am Standort sowie
- > der Einsatz von Fahrzeugen beziehungsweise Arbeitsmaschinen durch Dritte am Standort.

Im Rahmen der Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI werden CO₂-Emissionen für den Scope 3 auch an den Flughäfen Antalya und Ljubljana ermittelt. Weitere Informationen befinden sich in der [Umwelterklärung 2017](#), Umweltaspekt Klimagase, S. 16 ff. (siehe www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen).

Entsprechende Angaben für die anderen Konzern-Standorte sind derzeit noch nicht möglich, da die Erhebungen für einen Flughafen sehr komplex sind.

Siehe [GRI 305-3 Weitere indirekte Treibhausgas-Emissionen \(Scope 3\)](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“.

GRI 305-4 Intensität der Treibhausgas-Emissionen

Siehe [GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen \(Scope 1\)](#) und [GRI 305-2 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen \(Scope 2\)](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

GRI 305-5 Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen

Der Klimaschutz ist eine der grundlegendsten Herausforderungen für die Luftverkehrsindustrie. Als Flughafenbetreiber unterstützen wir die Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft mit den Maßnahmen zum Klimaschutz im Luftverkehr. Dabei fokussieren wir unsere Aktivitäten auf Bereiche, die wir unmittelbar beeinflussen können. Das sind im Wesentlichen technische Verbesserungen an Gebäuden und Anlagen sowie Prozessoptimierungen. Über die Maßnahmen im Detail berichten wir jährlich im Umweltprogramm unserer Umwelterklärung (siehe www.fraport.de/verantwortung).

Darüber hinaus unterstützt Fraport verschiedene industrieweite Initiativen, die eine Verringerung der CO₂-Emissionen zum Ziel haben. Fraport beteiligt sich unter anderem an SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), einer Initiative der Europäischen Kommission und EUROCONTROL, die unter Einbezug aller am Luftverkehr Beteiligten die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsmanagements sicherstellen soll. Zu den diversen Aktionsplänen im Rahmen dieser Initiative gehört die integrierte Planung von Flügen, das heißt, alle Beteiligten arbeiten daran, den Prozess vom Abdocken des Flugzeugs bis zum Erreichen des Zielterminals zu optimieren. Damit werden auch Flughäfen zu bedeutenden Akteuren im Luftverkehrsmanagement. Der Vorteil für Passagiere und Umwelt: Kürzere Flugzeiten und reduzierte Emissionen. Die Ziele von SESAR bis 2020 auf Basis 2005 umfassen eine Verdreifachung der Kapazitäten, eine Reduktion der CO₂-Emissionen pro Flug um zehn Prozent, die Erhöhung der Sicherheit um das Zehnfache und die Senkung der Flugsicherheitskosten um die Hälfte (<http://www.sesarju.eu/>).

Als Mitglied über ACI in der Air Transport Action Group (ATAG), der weltweiten Vereinigung der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, unterstützt Fraport deren Ziele: Reduktion von CO₂ um 1,5 % pro Jahr bis 2020 und CO₂-neutrales Wachstum bis 2050. Dies bedeutet eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2050 von 50 % gegenüber 2005 in der gesamten Branche (<http://www.atag.org/>). Mit dem internationalen CO₂-Kompensationssystem CORSIA werden ab 2020 die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen internationaler Flüge durch die Finanzierung von Klimaschutzprojekten kompensiert.

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI mit dem Ziel, möglichst viele Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen, teil. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der Airport Carbon Accreditation geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Fraport hat das Level 3 „Optimisation“ erreicht, in dem als wesentliche zusätzliche Bestandteile die Bilanzierung der mit dem Betrieb des Flughafens verknüpften CO₂-Emissionen Dritter (zum Beispiel aus dem Luftverkehr im LTO-Zyklus bis 3.000 Fuß Höhe; aus der An- und Abreise der Passagiere, aus der An- und Heimreise der Beschäftigten aus dem Energieverbrauch aller sonstigen Akteure am Flughafen, aus der Durchführung von Dienstreisen) und ein Stakeholder-Dialog nachgewiesen werden müssen. Diesbezüglich sind wir im regen Austausch mit Verbänden (zum Beispiel ADV, BDL, ACI), Partnern am Flughafen und in der Region (zum Beispiel Lufthansa Group, Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Naturschutzbeirat Stadt Frankfurt, Klimaschutzbeirat der Stadt Frankfurt, House of Logistics and Mobility) und regionalen Initiativen (zum Beispiel Brennstoffzelleninitiative Hessen, Umweltschutzinitiativen). Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3+ „Neutrality“ erreicht. Der Flughafen Ljubljana erreichte im Jahr 2015 durch entsprechende Maßnahmen Level 2 „Reduction“.

Seine Klimaberichterstattung bringt Fraport seit 2006 auch extern, im „Carbon Disclosure Project“ (CDP) (www.cdp.net), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Diese analysiert Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting.

Detaillierte Beschreibung der Klimaschutzmaßnahmen von Fraport finden Sie in der [Umwelterklärung 2017](#), S. 18 ff.

Siehe auch [GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs](#).

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe [„Allgemeiner Managementansatz EN“](#).

[GRI 305-7 Stickstoffoxide \(NO_x\), Schwefeloxide \(SO_x\) und andere signifikante Luftemissionen](#)

Die Fraport AG emittiert pro Jahr circa 264 Tonnen NO_x, 0,4 Tonnen Benzol und 9,3 Tonnen PM₁₀.

Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Die Datenermittlung war sehr aufwendig und kostspielig, sodass sie bislang nicht nochmals durchgeführt wurde. Andere Luftemissionen können wir im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit mit unseren Maßnahmen nicht beeinflussen und sind daher nicht wesentlich.

Da die Erhebungen von Kraftfahrzeug- und anderen Emissionen durch Abfertigungsprozesse an einem Flughafen sehr komplex und damit sehr aufwendig sind, werden diese an den Konzern-Flughäfen nicht durchgeführt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe [„Allgemeiner Managementansatz EN“](#).

[AO5 Luftqualität](#)

Siehe [AO5 Luftqualität](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt und [GRI 305 Emissionen – Managementansatz](#).

GRI 306 Abwasser und Abfall – Managementansatz

Das bei der Fraport-Muttergesellschaft im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmitteln verunreinigt. Niederschlagswasser mit einem chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter wird zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt.

Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich zu recyceln oder zu verwerten. Am Flughafen Frankfurt wird nicht gefährlicher Abfall getrennt, unter anderem nach Papier, Pappe, Kartonage, Glas, Metalle, Kunststoff, Holz, Verpackungsabfällen (DSD) und gemischten Gewerbeabfällen. Die gesammelten Abfälle gehen entweder in Sortieranlagen, wo Störstoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden oder in regionale Müllheizkraftwerke. Aus der Energie, die bei Verbrennung entsteht, wird Strom und Fernwärme gewonnen. Die bei Fraport anfallenden gefährlichen Abfälle werden ebenfalls getrennt gesammelt und, soweit möglich, einem Recycling zugeführt. Wo keine Recycling-Möglichkeit besteht, werden diese Abfälle unter anderem in hierfür zugelassenen Verbrennungsanlagen oder in chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen entsorgt.

Durch das Abfallmanagement der Fraport-Muttergesellschaft wird die Entsorgung der circa 60 unterschiedlichen bei Fraport anfallenden Abfallarten sichergestellt. Fraport pflegt in diesem Zusammenhang enge Kontakte zu Behörden, Entsorgungsfirmen, zu anderen Unternehmen und zu Universitäten. Durch Benchmark-Aktivitäten mit anderen Abfallerzeugern werden neu gewonnene Erkenntnisse in die Praxis übernommen.

Siehe [GRI 306-1 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode](#) im Bereich der Kennzahlen/Umwelt.

Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2017](#), Organigramm S. 4, Abwasser S. 39 ff., Abfall S. 48 ff. (siehe www.fraport.de/verantwortung im Bereich Publikationen/Umwelterklärungen).

GRI 306-1 Abwassereinleitung

Siehe [GRI 306-1 Abwassereinleitung im Bereich Kennzahlen/Umwelt](#). Prozesswasser fällt bei der Fraport AG nicht an.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen, Faktoren und Rechenprogramme siehe „[Allgemeiner Managementansatz EN](#)“.

GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode

Siehe [GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden ist zurzeit nicht an allen Konzern-Standorten darstellbar.

GRI 306-3 Wesentliche Freisetzungen

Siehe [GRI 306-3 Wesentliche Freisetzungen](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Freisetzungen werden von der Muttergesellschaft und dem Flughafen Ljubljana berichtet.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

Am Flughafen Frankfurt ist N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) für die Enteisung der Flugzeuge verantwortlich. Bei N*ICE handelt es sich um eine Beteiligungsgesellschaft. Die Gesellschaft ist nicht vollkonsolidiert. Die Fraport AG hält 52 % der Anteile, die Swissport France Holding SAS 48 %. Aufgrund der Relevanz wird erstmals in 2018 der Verbrauch von Flächen- und Flugzeugenteisungsmitteln von N*ICE zusätzlich dargestellt.

Zur Enteisierung der Flugzeuge setzt N*ICE am Flughafen Frankfurt ein Gemisch aus Propylenglykol und unterschiedlichen Anteilen von Wasser ein. Zur Enteisierung von Flugbetriebsflächen wird entsprechend der Witterungssituation dosiertes Kaliumformat eingesetzt. Beide Mittel sind in kurzer Zeit biologisch gut abbaubar und erfüllen strenge Umweltauforderungen. Enteisierungsmittelhaltiges Niederschlagswasser von entwässerten Flächen wird zurückgehalten und in den Kläranlagen behandelt.

Der Einsatz von Flugzeugenteisierungsmittel wird durch Erhöhung des Wasseranteils pro Flugzeugenteisierung um 20 % reduziert. Hierzu wird eine sogenannte NAD-Technologie (N*ICE Advanced Deicing System) angewendet. Sie zeichnet sich durch drei separate Tanks für Wasser, Typ I und Typ IV und den Einsatz zweier unabhängiger Proportional-Mix-Systeme aus, die einen genau auf die gegebenen Wetterbedingungen abgestimmten Einsatz von Enteisierungsmitteln erlauben. N*ICE entwickelte das Verfahren zur Umrüstung der Enteisierungsfahrzeuge in Kooperation mit dem entsprechenden Fahrzeughersteller. Derzeit existiert eine Flotte von 70 Enteisierungsfahrzeugen mit NAD-Technik, alle neu angeschafften Fahrzeuge werden ebenfalls mit der neuen Technik ausgerüstet.

Die Enteisierung der Flugbetriebsflächen am Flughafen Frankfurt erfolgt durch die Fraport-Muttergesellschaft. Entsprechend der Witterungssituation wird hierzu dosiertes Kaliumformat eingesetzt. Propylenglykol und Kaliumformat sind in kurzer Zeit biologisch gut abbaubar und erfüllen strenge Umweltauforderungen. Enteisierungsmittelhaltiges Niederschlagswasser entwässerter Flächen wird zurückgehalten und in den Kläranlagen behandelt.

Siehe [AO6 Flächen- und Flugzeugenteisierungsmittel](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

GRI 307 Umwelt-Compliance

GRI 307-1 Sanktionen wegen Umweltverstößen

Es liegen bei der Fraport AG keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht-monetären Strafen bewährt worden sind.

Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures)

Fraport zielt darauf ab, den Flughafen über die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen. Zudem können Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlegt werden. Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern reicht bei Fraport bis in die 1970er-Jahre zurück. Seinerzeit wurde unter dem neu erbauten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen eröffnet – der heutige Flughafen-Regionalbahnhof. Mit der Eröffnung des AIRail-Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Um die Intermodalität des Flughafens weiterzuentwickeln, arbeiten wir eng mit anderen Verkehrsträgern zusammen. Unsere Beschäftigten erhalten ein kostenloses Job-Ticket zur Nutzung von Bus und Bahn.

Wir erheben jährlich den Anteil der Beschäftigten, die mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit kommen sowie den Anteil der Originärpassagiere die für die An- beziehungsweise Abreise den öffentlichen Verkehr nutzen.

An unseren ausländischen Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen.

Siehe „[Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr](#)“ im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

Lärm (Airport Operators Sector Disclosures)

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 gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert. Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge. Dies geht einher mit der Lärmbelastung der Flughafenanwohner. Deshalb wird im Folgenden der lokale Managementansatz beschrieben.

In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen: Die Fluglärmkommission (FLK) ist ein gesetzlich installiertes Gremium zur Beratung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), der Deutschen Flugsicherung und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Die FLK berät die vorgenannten 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.

Fraport will an seinem Hauptstandort weiter wachsen und dieses Wachstum so lärmarm wie möglich gestalten. 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 flächendeckender Simulationsrechnungen werden regelmäßig an die Aufsichtsbehörde und die FLK berichtet sowie auch öffentlich auf der Konzern-Homepage kommuniziert. Gemeinden, auf deren Gebiet sich Fraport-Fluglärmmessstellen befinden, erhalten auf Wunsch weitere detaillierte Auswertungen.

Seit mehr als 50 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 29 stationäre Messstationen und drei mobile Messanlagen. Welche Ausrüstung für die Messungen einzusetzen, wie die Messungen durchzuführen und wie die Ergebnisse zu berichten sind, beschreibt die deutsche Industrienorm (DIN 45643).

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 Anwohner und Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen für ihren jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Außerdem 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. Bisher konnte das GBAS aber nicht für Parallelanflüge genutzt werden und die Flugzeuge mussten mit einem zeitlichen Abstand versetzt auf die beiden Bahnen anfliegen. Seit Dezember 2018 sind Parallelflüge nun möglich. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt, wodurch die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert wird. Darüber hinaus incentiviert die aktuelle Struktur der lärmabhängigen Entgelte als Teil der Flughafenentgelte den Einsatz von lärmarmem Fluggerät.

In den Sommermonaten 2018 kam es zu einem leichten Anstieg der Landungen nach 23 Uhr. Dies lag unter anderem an schlechten Wetterbedingungen, Streiks von Fluglotsen in Europa und Kapazitätsengpässen im europäischen Luftraum. Als Verbesserungsmaßnahme schufen Airlines beispielsweise zusätzliche Puffer in den Flugplänen am Flughafen Frankfurt. Ebenso werden keine Starts nach 22:40 Uhr mehr geplant. Verspätete Landungen werden von den Fluglärmenschutzbeauftragten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) geprüft und gegebenenfalls genehmigt. Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen in den Nachtrandstunden einen Lärmentgeltzuschlag von 50 %, nach 23 Uhr von 200 %, um die verspäteten Flugbewegungen zusätzlich unattraktiv zu gestalten. Diese Entgelte werden für die Finanzierung des passiven Schallschutzprogramms und zur Wirbelschleppenvorsorge verwendet.

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. 2018 wurde erstmals ein von den Bündnispartnern gemeinsam erarbeiteter Monitoringbericht veröffentlicht. Daraus geht hervor, dass die Lärmobergrenze im Geschäftsjahr 2017 eingehalten worden ist.

Um die Bedeutung des Bündnisses für eine Lärmobergrenze für die Fraport AG zu unterstreichen, haben wir den Flächeninhalt der größeren der beiden LOG-Fluglärmkonturen, also $Leq, Tag = 55 \text{ dB(A)}$, in unser Kennzahlensystem übernommen. Unser Ziel ist es, auch bei weiter steigendem Verkehrsaufkommen die von einem Tag-Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A) betroffene Fläche in Hektar (ha) unterhalb der Vorgaben der Lärmobergrenze zu halten. Dieses Ziel wurde nach 2017 auch 2018 eingehalten.

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

Im Februar 2012 hat die Landesregierung mit der Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ den betroffenen Anwohnern im Flughafenumfeld weitere, über den bisherigen Umfang hinausgehende Leistungen, zugesagt. Dafür wurde im selben Jahr ein Regionalfonds mit 265-270 Mio € eingerichtet. Die Mittel werden im Wesentlichen vom Land Hessen und von der Fraport AG gestellt und können sowohl für private Haushalte als auch für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen, zum Beispiel Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser, genutzt werden. Durch den Regionalfonds können rund 17.300 Haushalte in der Flughafenregion zusätzliche Unterstützung für passiven Schallschutz erhalten. Die Antragsfrist für Mittel aus dem Fonds ist am 31. Dezember 2017 abgelaufen. An dessen Stelle tritt seit 1. Januar 2018 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 2018 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 47,9 Mio € (siehe Geschäftsbericht 2018, Konzern-Anhang, Tz. 39, S. 196).

Wirbelschleppenvorsorge

In der direkten Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt sind in der Vergangenheit wiederholt Schäden an Dächern aufgetreten, bei denen Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen als Ursache nicht ausgeschlossen werden konnten. Daraufhin hat das

HMWEVW am 10. Mai 2013 und am 26. Mai 2014 Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen.

In den Beschlüssen hat das HMWEVW ein Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden als Anspruchsgebiet festgelegt. Das Geschäftsjahr 2018 eingerechnet, wurden rund 3.380 Anträge auf Dachsicherung (Wirbelschleppenvorsorge) gestellt und bei bislang rund 2.850 Objekten vollständig abgeschlossen.

Über die Maßnahmenprogramme zum Schallschutz und zur Dachsicherung wird regelmäßig an den Vorstand Controlling und Finanzen berichtet. Darüber hinaus wird bei Bedarf über einzelne Sachverhalte dem Vorstand Operations direkt berichtet.

Im Bereich der Wirbelschleppenvorsorge bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 29,6 Mio € (siehe Geschäftsbericht 2018, Konzern-Anhang, Tz. 39, S. 196) .

Um die Anwohner bei der Ermittlung ihrer Ansprüche und der Antragstellung zu unterstützen, unterhält Fraport ein umfangreiches Informations- und Serviceangebot auf der Konzern-Homepage.

Die Themen rund um das Thema Lärm werden von der Stabsstelle „Umweltauswirkungen, Lärm und Luftschadstoffe“ (FTU-LL) bearbeitet und verantwortet, der dem strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ zugeordnet ist.

[Fraport Internetangebot zu Fluglärm und Schallschutz](#)

Auf der Fraport-Homepage www.fraport.de/schallschutzinfo finden Besucher Antworten auf vielfältige Fragen zu Schallschutz, Fluglärm und Flugbetrieb sowie Zahlen, Daten, Fakten und weitere Dialogmöglichkeiten.

Ergänzt wird diese Seite durch die interaktive Karte FRA Map, www.framap.fraport.de. Sie ermöglicht es den Internetnutzern, sich auf Basis berechneter Fluglärmwerte ein individuelles Bild über die eigene Fluglärmsituation zu machen.

FRA Map bietet Informationen zu vielfältigen Themen, wie monatliche Routen- und Bahnbelegungszahlen, Fluglärmkonturen. Außerdem weist FRA Map auf mögliche Ansprüche bezüglich baulichen Schallschutz oder Dachsicherung und zeigt die lärmmentlastende Auswirkung aktiver Schallschutzmaßnahmen in der Flughafen-Region.

Die Informationen lassen sich per Adresseingabe betroffenen spezifisch fokussieren und kompakt in einem Bericht zusammenstellen, abrufbar unter dem direkten Link www.fraport.de/fluglaerminfo.

Aktuell erfasste Pegelwerte an den stationären Lärmmessstellen der Fraport AG und Flugspuren von An- und Abflügen am Flughafen Frankfurt finden Nutzer auf der Internetseite FRA NoM, Fraport Noise Monitoring, unter www.fraport.de/franom. Als Fluglärm gekennzeichnete Fluggeräusche sind auf FRA NoM bis zu drei Monate zurück abrufbar.

Die Historie der Ergebnisse der Fluglärmmessung, der Routenbelegungen oder der An- und Abflüge nach Betriebsrichtung des Start- und Landebahnensystems sowie umfassende Messberichte, veröffentlichen wir außerdem im Internet unter www.fraport.de/fluglaermmessung.

Fluglärmbeschwerden und -anfragen

Fraport bietet Anwohnerinnen und Anwohnern des Flughafens bereits seit dem Jahr 2000 eine zentrale Anlaufstelle für Anfragen und Beschwerden zu den Themen:

- Fluglärm mit Lärmwerten und jährlichen Lärmkonturen
- Flugrouten, Strecken- und Bahnbelegungen
- Schallschutzmaßnahmen
- Fraport-Programme für baulichen Schallschutz und Dachsicherung
- Luftqualität

Telefonische Anfragen können an das Infofon gebührenfrei rund um die Uhr gerichtet werden; zwischen 0 und 5 Uhr können sie auf einem speziell dafür eingerichteten Sprachaufzeichnungssystem hinterlassen werden. Komplexe Anfragen werden zur Beantwortung an die Abteilung Nachbarschaftsdialog weitergegeben.

Der Nachbarschaftsdialog ist auch direkt per E-Mail oder Brief sowie auf der Fraport-Homepage über ein Kontaktformular eigens für Anfragen zu Fluglärm erreichbar.

Im Jahr 2018 haben sich 3.063 Anwohnerinnen und Anwohner mit Fragen und Beschwerden an Fraport gewandt, eine Steigerung um circa 39 % gegenüber dem Vorjahr. Hauptgrund für diese Entwicklung war der außergewöhnlich hohe Ostwetterlagen-Anteil, der zu unüblichen Fluglärmbelastungen führte, und die Zunahme verspäteter Flüge.

Die Zahl der individuell verfassten Bürger-Anfragen und -Beschwerden ist hingegen niedriger als im Jahr zuvor und liegt bei 48.499 Beschwerden, das entspricht 5% des gesamten Fluglärmbeschwerden-Aufkommens. Individuelle Lärmbeschwerden werden bei der Darstellung der Lärmbelastigung in der Region sowie für die Ermittlung und Weiterverfolgung von Bürger-Hinweisen auf eventuelle Rechtsverstöße bezüglich Einzelflugbewegungen herangezogen.

Was das gesamte Beschwerdevolumen angeht, verzeichnen wir im Jahr 2018 einen eindeutigen Rückgang: mit 962.620 Beschwerde-Meldungen liegt das Beschwerdevolumen um 84 % niedriger als im Vorjahresvergleich. Der bereits in den Vorjahren erkennbare, erfreuliche Trend setzt sich damit auch in 2018 fort. Der ungewöhnlich hohe Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass die automatisierten Reklamationen von zwei der aktivsten Massenbeschwerdeführer weggefallen sind.

Nach wie vor werden die meisten Fluglärmbeschwerden von wenigen Personen abgesetzt. Im Jahr 2018 stammen rund 914.000 Beschwerden von nur 52 Personen, die über einzelne Überflüge eine jeweils hohe Zahl an Reklamationen weitgehend automatisiert abschickt.

Automatisierte Beschwerden werden nicht bearbeitet. Um eine differenzierte Bewertung von Lärmbeschwerden zu ermöglichen, sie bspw. im Bezug zu örtlichen Veränderungen im Flugverkehr zu setzen, werden automatisierte Beschwerden auf Basis einer Absprache mit der Fluglärmkommission nur statistisch erfasst und separat dargestellt.

Im Kennzahlen-Bereich veröffentlichen wir sowohl die Gesamtzahl der eingegangenen Meldungen wie auch die Zahl individuell erstellter Beschwerden, und die Anzahl der Beschwerdeführer (siehe Kennzahlen Umwelt).

GRI 400 SOZIALES

Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Allgemeiner Managementansatz LA

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 Weiterbildungsmöglichkeiten 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. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 einen eigenen Verhaltenskodex veröffentlicht, der Mitarbeiter seither zur Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichtet.

Im Fraport-Konzern sind über 21.900 Mitarbeiterinnen und 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 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.

Siehe auch „Beschäftigte“ in „Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“, S. 82 ff.

GRI 401 Beschäftigung – Managementansatz

Fraport hat sich als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber gute Arbeitsbedingungen und eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit zum Ziel gesetzt. Die Kennzahl wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport Slovenija und Twin Star nahmen an der Befragung 2018 teil. Zukünftig soll die Befragung auf alle weiteren wesentlichen Konzern-Gesellschaften ausgeweitet werden. Dabei müssen die kulturellen Gegebenheiten berücksichtigt und ein gemeinsamer Standard für die Bewertung gefunden werden.

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

Relevanz der Konzern-Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Geschäftsbericht 2018/Konzern-Lagebericht, Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76).

Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem). Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2018 bei 2,76 und damit über dem angepassten Wert des Vorjahrs von 2,85 (im Vorjahr berichtet: 2,87, die Vorjahreszahl wurde um die Konzern-Gesellschaft FCS bereinigt). In der Fraport AG ist es das Ziel, die Mitarbeiterzufriedenheit jährlich zu steigern. Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter der Fraport AG lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,86 und hat sich leicht verbessert (im Vorjahr: 2,88). Herausforderungen wie zum Beispiel die an vielen Flughafenstandorten spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung, vor allem der operativen Beschäftigten durch das Verkehrswachstum, begegnet Fraport mit verstärkter Rekrutierung und Qualifizierung in diesen Bereichen.

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.

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.

Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG bei der Förderung von Frauen für Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften. In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. In Bezug auf die Konzern-Gesellschaften in Deutschland erfolgt eine Zuordnung der Führungsebenen auf Basis vergleichbarer Funktionen bei der Fraport AG. Dies entspricht auch der Zielsetzung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“. An dem Ziel, bis 2021 den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland über beide Ebenen auf 30 % zu steigern, hält das Unternehmen fest. Fraport respektiert die nationalen Gesetzgebungen und will den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten nach deutschem Recht auferlegen.

Im Geschäftsjahr 2018 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland bei 26,0 % (im Vorjahr: 28,0 %). Der Anteil von Frauen in Führungspositionen in der Fraport AG lag 2018 bei 25,0 % (im Vorjahr: 27,1 %). Der leichte Rückgang der Quote, sowohl in der Fraport AG als auch in den deutschen Konzern-Gesellschaften, ist auf organisatorische sowie personelle Veränderungen zurückzuführen. 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 gehört die strategische Nachfolgeplanung über alle Führungsebenen ebenso wie das Talentmanagement und das Potenzial-Assessment-Center. Zu den langjährigen Maßnahmen, die bereits entsprechende Erfolge zeigen, gehören das Cross-Mentoring-Programm, das interne Mentoring und Coaching im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften. Dazu kommen Angebote, wie die Möglichkeit zum Führen in Teilzeit im Rahmen einer Arbeitszeit von 80 oder 90 %. Zukünftig ist es ebenfalls möglich, im Rahmen eines Interimsmanagements tätig zu sein. Zeitlich befristet kann so die Führungserfahrung

erweitert werden. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen und systematische Entwicklungs- und Karrierewege aufgezeigt.

Im Berichtszeitraum erhielt die Fraport AG keine Beschwerden von Beschäftigten oder von Lieferanten im Zusammenhang mit Arbeitspraktiken.

Weiterführende Informationen:

Beschäftigte in „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 82 ff.

Programm in „[Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018](#)“, S. 50 ff.

[GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen](#)

[GRI 401-1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation](#)

Mit 7,9 % lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbechäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr unter dem Wert des Vorjahrs von 8,3 %. Diese Reduktion ist durch den geringeren Mitarbeiterabgang im Konzern bei gleichzeitig erhöhter Anzahl an Eintritten vor allem in den Konzern-Gesellschaften FraGround, FraSec und FraCareS bedingt.

Alle Tochtergesellschaften und Beteiligungen haben aufgrund ihres Geschäftsmodells beziehungsweise ihrer Geschäftstätigkeit zum Teil hohe Fluktuationsquoten. Die Gründe liegen in befristeten Arbeitsverträgen, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberkündigungen, Aufhebungsverträgen, Renteneintritten und Sterbefällen im aktiven Dienst. Des Weiteren operieren sie zum Teil stark saisonal. Dies ist beispielsweise bei unserer Tochtergesellschaft Twin Star in Bulgarien der Fall. Andere Tochterunternehmen sind im Dienstleistungssektor vertreten, der im Allgemeinen stark von hoher Fluktuation betroffen ist. Hiervon sind insbesondere die FraGround GmbH sowie FraSec betroffen. Dort wird auch stark saisonal rekrutiert und befristet eingestellt.

Bei der Fraport-Muttergesellschaft lag die Fluktuationsquote 2018 bei 3,6 % (im Vorjahr: 3,7 %).

Eine Aufteilung der Fluktuationsrate nach Regionen sowie die Einstellungen nach Altersgruppen konnten wir erstmalig mit dem GRI-Bericht 2016 erheben.

Siehe auch [GRI 401-1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation](#) im Bereich Kennzahlen Personal.

[GRI 401-2 Betriebliche Leistungen nur für Vollzeitbeschäftigte](#)

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da 88 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen.

Fraport bietet den Beschäftigten eine Reihe übertariflicher Leistungen. Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) allen Beschäftigten in gleicher Weise gewährt. Dies gilt – sofern nicht eine bestimmte Betriebszugehörigkeit Anspruchsvoraussetzung ist – auch unabhängig davon, ob es sich um ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis handelt.

Auch unsere wesentlichen, beherrschten Flughafenbeteiligungen können übertarifliche Leistungen vorweisen. Ein Großteil unserer Flughafenbeteiligungen übernehmen oder beteiligen sich an Zusatzversicherungen, fördern die Gesundheit ihrer Mitarbeiter, bieten Weiterbildungsmöglichkeiten an und leisten zusätzliche Unterstützung (Essenszuschuss, Bustransfer zur Arbeitsstätte, etc.).

Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden auch bei unseren ausländischen Konzern-Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung grundsätzlich allen Beschäftigten (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) in gleicher Weise gewährt. Ausnahme: Bei Fraport Greece erhalten nur die Mitarbeiter mit unbefristeter Vertragslaufzeit einen Zuschuss für den Pensionsplan. Dieser dient als zusätzliche Altersabsicherung zum staatlichen Rentensystem.

Weiterführende Informationen:

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/karriere/fraport-als-arbeitgeber/unsere-leistungen-.html>

Siehe *Geschäftsbericht 2018*, Pensionsverpflichtungen, S. 82 f.

GRI 402 Arbeitnehmer-/Arbeitgeber-Verhältnis – Managementansatz

Siehe *Allgemeiner Managementansatz LA*, GRI 401 Beschäftigung – Managementansatz, GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen und GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen.

GRI 402-1 Mindestmitteilungsfristen für betriebliche Veränderungen

Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Der Betriebsrat ist bei Betriebsveränderungen laut Betriebsverfassungsgesetz rechtzeitig und umfassend zu informieren. Dies wurde im Rahmen von Kollektivvereinbarungen nicht präzisiert oder eingeschränkt. In der betrieblichen Praxis ist eine Ankündigungspflicht von drei Monaten üblich.

Im Betriebsrat der Muttergesellschaft fanden im Jahr 2018 insgesamt 39 Sitzungen statt (davon eine Sondersitzung und eine konstituierende Sitzung), der Konzernbetriebsrat hat zehn ordentliche und eine außerordentliche Sitzung abgehalten.

Wie in Frankfurt achtet Fraport das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen auch an den internationalen Standorten mit wesentlicher Beteiligung. Wir bekennen uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen und wirken dabei auf einen fairen Interessenausgleich hin.

GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Managementansatz

Gesundheitsschutz

Die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten, steht von jeher im Fokus des betrieblichen Gesundheitsmanagements des Fraport-Konzerns.

Eine entsprechende Betriebsvereinbarung dazu wurde bereits 2002 abgeschlossen. Heute ist der Bereich „Gesundheitsmanagement“ Teil des beim Vorstand Arbeitsdirektor angesiedelten Vorstandsstabs „Diversity und Soziales“. Auch in den meisten personalintensiven Konzerngesellschaften gibt es eigene Abteilungen, Facheinheiten oder Fachexperten für das betriebliche Gesundheitsmanagement.

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 administrativen Bereich ergonomisch gestaltet.

Das mehrfach ausgezeichnete 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. 2018 wurde der Tarif der betrieblichen Krankenzusatzversicherung um höhere Zahnersatzerstattungen erweitert. Insgesamt wurden rund 2.000 Verträge von Beschäftigten und deren Angehörigen abgeschlossen. Alle Beschäftigten in Deutschland erhielten eine „Fitbox“ mit Anregungen zur Stärkung der eigenen Gesundheit. Dazu gehört auch ein Kalender mit Präventionsanregungen. In jedem Monat wird ein neues Thema beleuchtet und mit entsprechenden Informationen und Aktionen begleitet. Sofern es die betriebliche Situation erlaubt und die Abstimmung mit der Führungskraft erfolgt ist, können Beschäftigte der Fraport AG die Gesundheitsvorträge während der Arbeitszeit besuchen.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer kontinuierlichen Zunahme der langfristigen Erkrankungen bei. Hohe Fehlzeiten, insbesondere in den operativ tätigen Geschäftsbereichen und Konzern-Gesellschaften in Deutschland, sind aber nicht nur durch Gesundheitsthemen, Arbeitsbelastung und Alterseffekte erklärbar. Es zeigt sich, dass sich die Fehlzeiten in operativen Bereichen an Feiertagen enorm reduzieren, was auf motivationsbedingte Ausfälle schließen lässt, da diese Arbeitstage durch besondere Zuschläge vergütet werden. Für Führungskräfte wurden 2017 neue Auswertungsmöglichkeiten der Krankenstände sowie Schulungen erarbeitet und durchgeführt. Seit 2018 kann zudem jeder Mitarbeiter seine persönliche Krankenquote sowie die seines Bereichs im Intranet abrufen.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt konnte nur durch zusätzliche Arbeitsschichten aufgefangen werden. Die Fraport AG setzte unter dem Motto „Wachstum 2018 – gemeinsam anpacken“ einen attraktiven finanziellen Anreiz für die Übernahme von Zusatzdiensten. In stark belastenden Arbeitsbereichen, wie der Flugzeugabfertigung, wurden den Mitarbeitern Getränke und Essen zur Verfügung gestellt. Für die Beschäftigten an den Sicherheitskontrollen gab es darüber hinaus Massagegutscheine.

Sämtliche Maßnahmen werden regelmäßig auf ihre Wirksamkeit hin überprüft und gegebenenfalls angepasst

Die Effektivität der Maßnahmen evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der Krankenquote. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider.

Im Fokus stehen die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote. Ziel ist eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025 im Konzern sowie in der Fraport AG.

2018 betrug die Krankenquote im Konzern 7,4 % (im Vorjahr: 7,5 %). Diese Entwicklung ist vor allem auf die Verbesserung der Krankenquoten der personalstarken Fraport AG und Konzern-Gesellschaft FraSec zurückzuführen. In der Fraport AG verbesserte sich die Krankenquote von 7,6 % auf 7,4 %. Insbesondere im personalstarken strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie im Bereich der Flughafensicherheit verringerte sich die Krankenquote spürbar.

Der Lenkungsausschuss der Fraport AG ist ein wichtiges Entscheidungsgremium für das Gesundheitsmanagement, in dem über die finanzielle, personelle und sachliche Ausstattung entschieden wird (siehe auch „Maßnahmen Fraport-Gesundheitsmanagement (FGM)“).

Arbeitsschutz

Gute Präventionskultur bedeutet, dass neben dem Gesundheitsmanagement auch der Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Unfallvermeidung hat nicht nur das Ziel der persönlichen Unversehrtheit, sondern ist auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten von großer Bedeutung, beispielweise wenn Arbeitsmittel,

Fahrzeuge oder Einrichtungen beschädigt werden oder Beschäftigte unfallbedingt ausfallen. Die Stärkung der Eigenverantwortung aller Mitarbeiter sowie im Besonderen der Führungskräfte hat oberste Priorität. Umfangreiche Maßnahmen zur Gewährleistung hoher Arbeitssicherheitsstandards 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.

Hinsichtlich der Präventionsaktivitäten seitens Fraport wird im Rahmen des kompletten Spektrums der Verhaltens- und Verhältnisprävention auf alle Gesundheits- und Sicherheitsrisiken reagiert. Die wesentlichen Themenfelder werden in Folge kurz beschrieben.

Die Verabschiedung des Konzern-Arbeitsschutzmanagementhandbuchs im Jahr 2018 auf Konzern-Ebene war ein Meilenstein hinsichtlich der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses zum Arbeitsschutz im Konzern. Auf Basis der in der ISO 45001 hinterlegten Grundsätze werden hier wesentliche Aspekte des Arbeitsschutzes für den Konzern geregelt.

Stets aktualisierte Schulungs- und Unterweisungskonzepte im Arbeits- und Gesundheitsschutz für Führungskräfte, Beschäftigte, Sicherheitsbeauftragte und Ersthelfer bilden einen Grundbaustein der Arbeitsschutzorganisation. Basierend auf den zu erstellenden Gefährdungsbeurteilungen werden diese Schulungs- und Unterweisungskonzepte stets weiterentwickelt. Aufgrund der Steigerungsraten in allen Abfertigungsbereichen wurden insbesondere die Schulungsunterlagen für operativ Beschäftigte mit Migrationshintergrund überarbeitet und in „einfacher Sprache“ zur Verfügung gestellt.

Nach wie vor durchlaufen alle Gefahrstoffe das Produktbewertungsverfahren bei Fraport. Diese kontinuierliche Überprüfung soll den Einsatz von Stoffen mit geringerem Gefährdungspotenzial fördern und Risiken für die Beschäftigten minimieren.

Verstöße gegen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz vergrößern das Gefährdungspotenzial und bergen somit überdurchschnittlich hohe Verletzungs- beziehungsweise Gesundheitsrisiken. Qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Bereich Arbeitsschutz führen daher fortlaufend Baustellenrevisionen durch. In Folge dessen hat sich die Zahl der Arbeitsunfälle in den letzten Jahren auf einem weit unter dem Bundesdurchschnitt liegenden Niveau eingependelt. Darüber hinaus erfolgt eine umfassende Beratung der Verantwortlichen bei Fragen zur Umsetzung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Durch die steigenden Bewegungen in der Luft sowie auch auf dem Vorfeld liegt ein Fokus weiterhin auf dem Themenbereich „Sicherheit im innerbetrieblichen Transport und Verkehr“. Um hierbei die Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, legen wir großen Wert auf sicheres Fahren unseres Personals. Deshalb führte Fraport im Berichtsjahr regelmäßig Fahrsicherheitsschulungen sowie „Auffrischungstrainings“ für Fahrer, die gegen Verkehrsregeln verstoßen haben, durch. Die Maßnahmen werden im Jahr 2019 fortgeführt. Der als weiteres Regulativ von Fraport in seiner Rolle als Flughafenbetreiber eingeführte Punktekatalog wird auch in 2019 zur Anwendung kommen.

Für Mitarbeiter mit fahrerischen Tätigkeiten werden Fahrsicherheitstrainings angeboten. Für Führungskräfte gibt es spezielle 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. Im Projekt „Achtsam durch '18“ im Jahr 2018 wurde der Schwerpunkt auf eine Reduzierung der unfallbedingten Ausfalltage und der Kosten für Beschädigungen an Fahrzeugen und Geräten gesetzt. Als weitere Maßnahme steht im Anschluss an das Projekt „Achtsam durch '18“ unter anderem im Jahr 2019 das Projekt „Zero“ für einen Teil der Bodenverkehrsdienste auf der Agenda. In dem Bereich, der für die Be- und Entladung der Flugzeuge sowie den innerbetrieblichen Transport verantwortlich ist, soll der verhaltensbedingte Arbeitsschutz gestärkt werden.

Fraport hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert, die die Bereiche in der Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes berät und unterstützt. Die für die Konzern-Gesellschaften wesentlichen

Grundlagen sind im Arbeitsschutzmanagementhandbuch enthalten. Sie sind eigenverantwortlich durch die Geschäftsführer umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften, die im Bereich des Arbeitsschutzgesetzes angesiedelt sind, ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Beteiligungen ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine Handlungsoption. Das Anerkennungsverfahren des Arbeitsschutzmanagementhandbuchs ist für die Konzern-Gesellschaften im Geltungsbereich des deutschen Arbeitsschutzgesetzes weitestgehend abgeschlossen. Auch von den Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport Slovenija, Twin Star und USA liegen schon Bestätigungen vor. Darüber hinaus ergab eine 2017 durchgeführte Selbstauskunft bei den internationalen Konzern-Gesellschaften, dass nach deutscher Gesetzgebung wesentliche Aspekte des Arbeitsschutzes angewendet und umgesetzt werden.

Die Verantwortung, die Fraport für die Arbeitssicherheit übernimmt, wurde in der Vergangenheit auch im Umgang mit Zeitarbeitern deutlich. Sie sind beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gleichgestellt und durchlaufen bei Fraport eine qualifizierte Einarbeitungsphase.

Unsere Sicherheitskonzepte entwickeln wir auf Basis einer systematischen Beurteilung möglicher Gefährdungen kontinuierlich weiter. Neben der technischen Sicherung der Arbeitsplätze spielen das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Eigenverantwortung dabei eine wichtige Rolle. Deshalb führt Fraport regelmäßig Sicherheitsschulungen durch.

Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2018 unter anderem das Schwerpunktthema „Verkehrssicherheit/Ablenkung durch Mobiltelefone und Stress“.

Die Effektivität der Arbeitssicherheitsmaßnahmen misst Fraport unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr stetig zu senken und bis zum Jahr 2020 im Konzern eine „1.000-Mann-Quote“ (Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten) mit einem Wert unter 25 zu erreichen. Bezogen auf die Konzern-Gesamtbeschäftigten (Stammbeschäftigte, Aushilfen, Auszubildende und Leiharbeitnehmer) ergab sich eine 1.000-Mann-Quote von 26,1 (im Vorjahr: 25,8). Das Ziel für die 1.000-Mann-Quote der Fraport AG ist ein Wert von unter 20. Sie betrug 2018 19,3 (im Vorjahr: 24,1; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben). Die deutlichste Reduktion der Unfälle war im strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste zu verzeichnen.

Am Standort Frankfurt betreibt die Fraport AG ihr eigenes Arbeitsschutzmanagementsystem in Anlehnung an das OHSAS 18001. Unser internationaler Standort in Lima wird nach OHSAS 18001 zertifiziert. Über eine solche Zertifizierung verfügen außerdem unsere Gemeinschaftsunternehmen FCS, N*ICE, AirIT Systems und Fraport TAV Antalya Havalimanı Terminal İşletmeciliği A.Ş. (siehe <https://www.fraport.de/de/unternehmen/verantwortung/auf-einen-blick/werte-und-kodizes/zertifikate.html>).

GRI 403-1 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte

Die Beschäftigten der Fraport AG haben im Bereich der Arbeits- und Verkehrssicherheit die Möglichkeit, sich in Unternehmensprozesse einzubringen. Fraport betreibt in Frankfurt unterschiedliche, zum Teil paritätisch mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern besetzte Ausschüsse zu den Handlungsfeldern Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit.

Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) von Fraport befasst sich mit den operativen Fragen des Arbeitsschutzes in der Muttergesellschaft. Zu den ständigen Mitgliedern gehören Repräsentanten der Schwerbehindertenvertretung und Mitglieder des Betriebsrats, die leitende Betriebsärztin, die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit, der Personalleiter für den Bereich Bodenverkehrsdienste und fünf ausgewählte Sicherheitsbeauftragte aus den Unternehmensbereichen. Zu spezifischen Fragen im Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz werden im Einzelfall Experten von technischen Fachabteilungen und Sachkundige aus betroffenen Bereichen hinzugezogen. 2018 kam das Gremium viermal unter dem Vorsitz des Arbeitsdirektors zusammen.

Auch im Konzern ist Fraport aktiv dabei, die Themenfelder rund um den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. So wurde bereits im Jahr 2012 der Konzern-Arbeitsschutzausschuss (K-ASA) am Standort Frankfurt eingeführt. Aufgabe dieses Gremiums ist es, konzernweite Grundsatzentscheidungen zur Vereinheitlichung im Arbeits- und Gesundheitsschutz zu treffen. So wurden hier beispielsweise die übergeordneten Arbeitsschutzziele für den Konzern und das Arbeitsschutzmanagementsystem abgestimmt. Feste Mitglieder sind die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit, die leitende Betriebsärztin, die Konzernschwerbehindertenvertretung und der Konzernbetriebsrat sowie alle Geschäftsführungen der Mehrheitsbeteiligungen am Standort Frankfurt. Bei entsprechender Relevanz kommt ein Vertreter des Bereichs „Akquisitionen und Beteiligungen (BET)“ hinzu, der stellvertretend die ausländischen Beteiligungen und Tochterunternehmen repräsentiert. Hierzu wurde in 2018 die Geschäftsordnung des K-ASA angepasst. Im abgelaufenen Berichtszeitraum wurde die Arbeitsschutzmanagementsystematik, in der vom Fraport Vorstand festgelegten Ausprägung, den Fraport-Beteiligungen und Tochtergesellschaften vorgestellt. Die damit verbundenen Vorteile einer systematischen kooperativen Vorgehensweise überzeugte diese so, dass bereits die Mehrheit der infrage kommenden Beteiligungen und Tochterunternehmen dem Arbeitsschutzmanagementsystem beigetreten sind. In Workshops werden nun gemeinsame Verfahren und Methoden erarbeitet und konzernweit ausgerollt. 2018 tagte der K-ASA zweimal unter dem Vorsitz des Arbeitsdirektor des Fraport-Konzerns.

Als weiteres Gremium betreibt Fraport einen Verkehrssicherheitsausschuss am Standort Frankfurt, der mindestens einmal monatlich zusammenkommt. Der Verkehrssicherheitsausschuss befasst sich im Betriebs- und Vorfeldbereich mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu werden je nach Bedarf Vertreter der Fachabteilungen hinzugezogen. Das Gremium analysiert gemeldete Unfallereignisse oder spezielle Verkehrsproblematiken und richtet im Rahmen gutachterlicher Stellungnahmen Empfehlungen zur Verbesserung der jeweiligen Situation an die Unternehmensleitung.

Eine Übersicht des Anteils der in Arbeitsschutzausschüssen vertretenen Mitarbeiter befindet sich unter [GRI 403-1 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte](#).

[GRI 403-2 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle](#)

Die Unfallentwicklung bei der Fraport AG machte auch im Jahr 2018 ein positives Bild. Die Werte für die Tausend-Mann-Quote sowie die Zahlen der Unfälle waren rückläufig. Häufigste Verletzungsursachen waren Stolpern, Stürzen und Rutschen.

Künftig planen wir die internationale Kennzahl LTIF(R) (Lost Time Injury Frequency Rate) zu berichten.

Eine Auflistung der Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheiten befindet sich unter [GRI 403-2](#) im Abschnitt Kennzahlen.

Die Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Arbeitsunfällen erfolgt gemäß dem Deutschen Arbeitssicherheitsgesetz.

Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen erfolgte erstmals mit dem GRI-Bericht 2016.

[GRI 403-3 Arbeitnehmer mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung](#)

Es gibt keine Arbeitnehmer, die in betriebliche Tätigkeiten involviert sind, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer bestimmten Krankheit zu erkranken oder bei denen viele Krankheitsfälle auftreten. Durch Organisation, Ausstattung, arbeitssicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Untersuchungen werden alle Maßnahmen für Schutz und Prävention getroffen.

GRI 404 Aus- und Weiterbildung – Managementansatz

Personalentwicklung

Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den Erwartungen unserer Passagiere und Airlines und stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die persönlichen, fachlichen, sozialen und methodischen Kompetenzen unserer Beschäftigten zu fördern. So können wir die hohe Qualität unserer Leistungen gewährleisten und auch langfristig attraktive Arbeitsplätze sichern.

Die eigenen Fähigkeiten und Fertigkeiten kontinuierlich zu entwickeln, ist heute wesentlicher Bestandteil privaten und beruflichen Lebens. Die persönliche Lern- und Entwicklungsbereitschaft fördern wir als Unternehmen durch eine breite Palette an Trainings- und Qualifizierungsprogrammen in den Themenfeldern Sprachen, IT, Management und Führung, Kommunikation und fachlicher Weiterbildung. Durch individuelle Coachings unterstützen wir Beschäftigte, die eigene Fach- und Führungsrolle professionell wahrzunehmen. Mit neuen Lernformaten führen wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schrittweise an die Herausforderungen und Möglichkeiten der Digitalisierung heran.

Für die externe Weiterbildung wurde eine Managed Training Services (MTS) Online-Dienstleistungsplattform implementiert. Ziele dieser MTS-Einführung waren neben einer deutlichen Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung auch die Förderung der Themen Digitalisierung/Industrie 4.0.

Die Wünsche von Beschäftigten in Bezug auf die eigene persönliche Entwicklung innerhalb des Unternehmens nehmen wir ernst. Kontinuierliches Lernen und gegenseitiges Vertrauen prägen unsere Führungsarbeit. Wir versuchen, individuelle Weiterentwicklungsmaßnahmen zu ermöglichen – die Unternehmensziele immer im Blick. Für die Führung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen wir Kreativität, Offenheit, Fairness und Interesse am einzelnen Menschen voraus. Nur so ergeben sich die idealen Rahmenbedingungen für einen vertrauensvollen Umgang miteinander und ein motivierendes Arbeitsklima.

Spezielle Zielgruppen und benannte Talente fördern wir durch längerfristige Entwicklungsprogramme, zum Beispiel den internen „Take Off Pool“, und durch verschiedene Mentoring-Programme in Kooperation mit anderen Unternehmen und Hochschulen.

Wir ermöglichen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gesetzlich anerkannte Fortbildungsmaßnahmen, zum Beispiel zu Fachwirten, Technikern und Meistern, und postgraduale Studiengänge an staatlichen Fachhochschulen. In vielen Fällen fördern wir auch berufsbegleitende MBA-Studiengänge im Interesse des Unternehmens durch Stipendien.

Angesichts des immer stärker werdenden Arbeitnehmermarktes und eines bereits deutlich spürbaren Fachkräftemangels gibt es im Fraport-Konzern keine umfangreichen oder gar überschüssigen Reserven von Fach- und Führungskräften. Auch die externe Bewerbungssituation ist angespannt, so dass für die Erreichung der Unternehmens- und Wachstumsziele vor allem auch interne Entwicklungsmaßnahmen erforderlich sind.

Interne Stellenwechsel und der zielgerichtete Einsatz von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bieten dem Fraport Konzern vor diesem Hintergrund den größten Mehrwert. Die Talentsuche und –bindung spielt eine zentrale Rolle.

Unseren Beschäftigten stellen wir deshalb ein vielfältiges Angebot an Weiterbildungsmöglichkeiten zur Verfügung. Indem wir sie fördern und im Rahmen des Talentmanagements und der strategischen Nachfolgeplanung systematisch auf die Übernahme verantwortungsvoller Positionen im Unternehmen vorbereiten, sorgen wir dafür, dass leistungsfähige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Fraport-Zukunft mitgestalten können.

Digitalisierung und neue Arbeitsformen bedingen eine Reihe neuer Schlüsselqualifikationen, denen wir uns seit 2018 verstärkt widmen. Diese sogenannten „Future Skills“ (Studie des Stifterverbands 2018) umfassen neben „klassischen Fähigkeiten“ wie

Problemlösungsfähigkeit, Adaptionfähigkeit, Projektmanagement, Kreativität und unternehmerischem Handeln und Eigeninitiative vor allem „digitale Grundfähigkeiten“ wie das Nutzen gängiger Software, den sorgsam, informierten Umgang mit Daten im Netz, das kritische Hinterfragen des eigenen digitalen Handelns, digitales Lernen, Kollaboration und agiles Arbeiten.

Für 2019 ist der Start eines umfassenden „Digitalisierungsprogramms“ zum Ausbau der digitalen Grundfähigkeiten in der Belegschaft geplant.

Ergänzend wurden in 2018 erste Maßnahmen zur Stärkung der Selbstführung implementiert. Anders als in traditionellen, hierarchischen Strukturen, braucht es für die Arbeit in selbstorganisierten, agilen Teams die Kompetenz der Selbstführung jedes Einzelnen. Das ist für viele Kolleginnen und Kollegen noch ungewohnt und kann leicht in die Überforderung führen. Neben der Ausarbeitung neuer Führungsgrundsätze mit PFK, die alle Führungskräfte ab 2019 in ihrem Alltag unterstützend begleiten werden, ergänzen wir das Portfolio des Fraport-Trainings.

In 2019 werden „Mindful Leadership“-Angebote in der Fach- und Führungskräfteentwicklung (FE4-5) folgen, um geeignete Maßnahmen zur besseren Selbstwahrnehmung, -regulation, Achtsamkeit und Selbstführung anbieten zu können um zugleich den auf den Ebenen 1 und 2 bereits angestoßenen Veränderungsprozess zu unterstützen.

Das externe Weiterbildungsbudget der Fraport-Muttergesellschaft betrug 2018 3,6 Mio €.

Die vorbeschriebenen Maßnahmen zur Personalentwicklung beziehen sich auf die Fraport-Muttergesellschaft. Offenes Seminarangebot und Talentmanagement wird auch Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt angeboten. Auslandsbeteiligungen werden punktuell und anlassbezogen unterstützt.

Siehe auch <http://www.fraport.de/de/unternehmen/karriere/fraport-als-arbeitgeber/personalentwicklung.html>.

Ausbildung

Die Berufsausbildung hat in unserem Unternehmen eine über fünfzigjährige Tradition. Als einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region bietet Fraport jährlich mindestens 110 jungen Menschen eine Chance für den Berufseinstieg in einem von insgesamt über dreißig Ausbildungsberufen und dualen Studiengängen. Hinzu kommen zwei Sonderprogramme zur Qualifizierung junger Berufsanfänger „Startklar“ und „BIFF“ (Berufliche Integration von Flüchtlingen in Frankfurt Rhein-Main).

Grundsätzlich orientiert sich das Ausbildungsangebot an den Bedarfen der Unternehmensbereiche und der Konzern-Gesellschaften. Das Angebot wird ständig weiterentwickelt. Die Berufsausbildung leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des mittelfristigen Bedarfs an qualifizierten Nachwuchskräften und trägt damit auch zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit von Fraport bei.

In der Facheinheit Berufsbildung der Fraport-Muttergesellschaft sind insgesamt 17 Personen beschäftigt, 13 dieser Mitarbeiter sind Ausbildungsverantwortliche beziehungsweise Programmleiter für die Berufsvorbereitungsprogramme und steuern alle Ausbildungsprozesse von der Rekrutierung bis zur Abschlussprüfung und werden hierbei von rund 400 nebenamtlichen Ausbildern unterstützt. Jährlich investieren wir rund 10 Millionen Euro in die Ausbildung junger Menschen.

Die Herausforderungen im Bereich der beruflichen Bildung werden weiter steigen. Der Rückgang der Schulentlassenen im Zeitraum 2010 bis 2025 sowie der ungebrochene Trend zur Aufnahme eines Studiums erfordern, insbesondere bei der Gewinnung grundsätzlich geeigneter Schülerinnen und Schüler für unsere technischen Ausbildungsberufe, weitere Anstrengungen und innovative Wege. Auch die Bindung ausgebildeter junger Menschen an das Unternehmen bekommt einen immer höheren Stellenwert. Auch deshalb hat der Vorstand unseres Unternehmens im Herbst 2017 beschlossen, die Ausgebildeten in technischen Ausbildungsberufen bei fachlicher und persönlicher Eignung unbefristet zu übernehmen. Im

Sommer 2018 hat das Unternehmen vor dem Hintergrund des aus dem demografischen Wandel resultierenden Fachkräftemangels und der zunehmenden Austritte bei uns ausgebildeter junger Beschäftigter mit dem Betriebsrat eine Vergütungsregelung abgeschlossen. Damit erhalten die im eigenen Unternehmen ausgebildeten jungen Fachkräfte eine über die tarifvertraglichen Regelungen hinausgehende Vergütung. Ein mehrwöchiger Auslandsaufenthalt in einzelnen Ausbildungsberufen – wie etwa bei den angehenden Luftverkehrskaufleuten – ist außerdem fester Bestandteil der Ausbildung.

Mit dem Berufsvorbereitungsprogramm „Startklar“ bereiten wir Bewerber, die noch nicht alle Kriterien für den direkten Einstieg erfüllen, auf eine technische Berufsausbildung bei Fraport vor. Die achtmonatige Maßnahme wird in Kooperation mit der Agentur für Arbeit Frankfurt am Main sowie der Pittler ProRegion Berufsausbildung GmbH in Langen durchgeführt.

Die Integration von Geflüchteten in Gesellschaft und Beruf bleibt eine zentrale Herausforderung der nächsten Jahre. Mit dem von Fraport initiierten gemeinsamen Qualifizierungsprojekt Frankfurter Unternehmen und weiterer Institutionen zur beruflichen Integration junger Flüchtlinge („BIFF“) leisten wir einen wichtigen qualifikatorischen Beitrag und übernehmen gesellschaftliche Verantwortung. Das Programm dient der Berufsorientierung und Ausbildungsvorbereitung, der Verbesserung der Sprachkenntnisse und beinhaltet auch die Vermittlung grundsätzlicher Werte unseres Gesellschaftssystems als wesentlichem Baustein für die Integration in Arbeit und Gesellschaft.

Die Digitalisierung der Arbeitswelt stellt weiterhin eine große Herausforderung dar und betrifft alle Ausbildungsaktivitäten. Im Rahmen des Projekts „Berufsbilder der Zukunft“ wurden die notwendigen Kompetenzen der zukünftigen Facharbeiter im technischen Bereich mit den Fachbereichen abgestimmt. Die erhobenen Kompetenzen müssen mit den Anforderungen aus den Ausbildungsverordnungen in Einklang gebracht und bei der Ausbildungsplanung berücksichtigt werden. Diese Evaluierung wird zukünftig in regelmäßigen Abständen gemeinsam mit den Fachbereichen erfolgen und auch auf kaufmännische Ausbildungsberufe erweitert werden. Mit einer Pilotgruppe technischer Auszubildender wollen wir außerdem den pädagogisch-didaktischen Mehrwert eines Einsatzes von Tablets in der Ausbildung untersuchen und bewerten.

Berufsausbildung hat nach unserem Selbstverständnis einen über die fachliche Qualifizierung hinausgehenden allgemeinen Bildungsauftrag zu erfüllen. Im Rahmen der beruflichen Erstausbildung werden wir deshalb weiterhin das Verständnis der jungen Menschen für die Grundwerte unserer Demokratie stärken und damit deren berufsübergreifende Kompetenzen fördern. Die Evaluierung unserer bisherigen Aktivitäten zur politischen Bildung haben wir abgeschlossen und haben Ende des Jahres 2018 mit der Umsetzung des modifizierten Konzepts begonnen. Als Kooperationspartner konnten wir die „Gesellschaft für Politische Bildung Akademie Frankenwarte e.V.“ in Würzburg und die in Frankfurt ansässige „Bildungsstätte Anne Frank“ gewinnen.

Weiterführende Informationen:

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/karriere/schueler/moeglichkeiten/ausbildung.html>

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/karriere/schueler/qualifizierungsprogramme.html>

GRI 404-1 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

Siehe GRI 404-1 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte im Bereich Kennzahlen/Personal.

GRI 404-3 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

Siehe GRI 404-3 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung im Bereich Kennzahlen/Personal.

GRI 405 Vielfalt und Chancengleichheit – Managementansatz

Fraport steht für Vielfalt. Dies lässt sich besonders gut beim Blick auf die Vielfalt der Passagiere, Gäste und Beschäftigten am Flughafen ablesen. Von 21.961 Gesamtbeschäftigten in Deutschland haben 5.120 Mitarbeiter keinen deutschen Pass. Den größten Anteil davon machen türkischstämmige Mitarbeiter (1.931) aus, gefolgt von italienisch- (406), griechisch- (360) und kroatischstämmigen (223) Mitarbeitern.

Nicht nur die Vielzahl an Nationen, die sich am Flughafen begegnen, ist bemerkenswert, auch die religiösen und kulturellen Hintergründe der Menschen, die die Flughafen-Terminals nutzen und am Flughafen beschäftigt sind, gibt es an kaum einem anderen Ort in dieser Ausprägung. Eine Vielzahl von Andachts- und Gebetsräumen und der Raum der Stille werden sowohl von Passagieren und Gästen des Flughafens wie von Beschäftigten genutzt. Fluggäste finden ein solch breites Angebot an keinem anderen Flughafen der Welt. Beschäftigte sind dankbar, dass in der Nähe des Arbeitsplatzes Möglichkeiten für Gebet, Besinnung und Einkehr bestehen.

Wenn viele Menschen reisen, entstehen auch Situationen, in denen Hilfe notwendig wird. Der kirchliche Sozialdienst für Passagiere am Flughafen Frankfurt unterstützt Reisende, die in Schwierigkeiten geraten sind. Die Gründe hierfür sind vielfältig. So kann es sein, dass ein Visum ausgelaufen ist, dass Dokumente oder Geld gestohlen wurden und Passagiere am Flughafen stranden. Es gibt auch Reisende, die psychisch angeschlagen sind und sich dann hilfesuchend an den Sozialdienst wenden. Fraport unterstützt die Aktivitäten der Einrichtung der Diakonie finanziell und personell.

Seit 2017 existiert bei Fraport ein Diversity Board – Lenkungsausschuss Diversity. Geleitet wird dieser Lenkungsausschuss von der Diversity-Beauftragten und hat die Aufgabe, die Diversity-Strategie umzusetzen und die Einhaltung der Diversity-Ziele sicherzustellen. Im Lenkungsausschuss sind Führungskräfte aus dem Kreis der Leitungsteams der Geschäfts-, Service und der Zentralbereiche vertreten.

Zugleich wurde der Diversity-Steuerkreis (Diversity Council) gegründet, der die Aufgabe hat, die Diversity-Strategie sowie die Ziele und Maßnahmen fachlich und bereichsspezifisch zu unterstützen. Der Diversity-Steuerkreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der unterschiedlichen Arbeitsbereiche von Fraport zusammen.

Beim Lenkungsausschuss und Steuerkreis Diversity handelt es sich um Gremien der Fraport-Muttergesellschaft und ihrer Bereiche.

Aktivitäten des Diversity-Managements 2018 (Auswahl):

Ein Schwerpunkt des Diversity-Managements lag im Berichtsjahr in der Umsetzung der konzeptionellen Ziele, die Fraport an ein erfolgreiches Diversity-Management knüpft. Ein wichtiges Element dabei ist der Steuerkreis Diversity, der im vergangenen Jahr an vier Terminen tagte. Von zentraler Bedeutung ist dabei einerseits, bereichsspezifische Belange besser kennenzulernen, andererseits die Bedeutung von Vielfalt im Unternehmen sichtbar zu machen.

Die Auseinandersetzung mit Stereotypen und der Frage, wie Führungskräfte entsprechend zu sensibilisieren sind, beschäftigte den Steuerkreis ebenso wie die Bedeutung von Netzwerken und dem Netzwerken von Beschäftigten in der zunehmend digitaleren Kommunikation. Dem Thema widmete sich auch ein Workshop im Rahmen des Deutschen Diversity-Tages im Juni des Berichtszeitraums.

Im Steuerkreis Diversity beraten und entwickelt wurde die Kampagne RESPEKT. 2019 soll diese Kampagne starten und mit Unterstützung von Plakaten und Veranstaltungen das Engagement der Beschäftigten im Umgang mit Vielfalt bei Fraport sichtbar machen.

Erstmals erhielten Führungskräfte im Rahmen eines interaktiven Workshops die Möglichkeit, sich mit der Arbeits- und Erfahrungswelt von Beschäftigten der LGBT-Community zu beschäftigen.

Für die Zielgruppe der über Sechzigjährigen fand das Seminar „Ankunft“ statt, das von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gut angenommen wurde und künftig zweimal im Jahr innerhalb der Arbeitszeit stattfinden soll. Dieses Angebot hat das Ziel, die langjährig Beschäftigten zu motivieren und sie im Übergang zur Altersteilzeit oder Rente psychisch und physisch zu unterstützen.

Zur Weiterentwicklung der Vereinbarkeitskultur und aufgrund des aktuellen strategischen Projekts „Arbeitswelt der Zukunft“ fand erstmals eine Befragung von Beschäftigten und deren Führungskräften zu Erfahrungen mit Teleworking statt. Die Ergebnisse sowie die daraus abzuleitenden Maßnahmen werden 2019 kommuniziert. An der Befragung haben sich über 80 Prozent der Zielgruppe beteiligt.

Religiöse Feste und Traditionen werden ebenso gewürdigt. So bot Fraport sowohl Flugreisenden wie Beschäftigten auch 2018 wieder ein dreißigtägiges Fastenbrechen am Flughafen an, bei dem im Rahmen des sogenannten „Iftar“ Speisen und Getränke kostenfrei gereicht wurden. Die Inanspruchnahme solcher Angebote ist in den letzten Jahren stetig gewachsen.

Im November 2018 fand zum bereits achtzehnten Mal das Fest der „Abrahamischen Religionen“ statt. Diese interreligiöse Feier genießt einen hohen Stellenwert in der Flughafen-Community, bei lokaler Politik und Nachbargemeinden des Flughafens. Höhepunkt dieser Veranstaltung war eine Ausstellung des Fotografen Rafael Herlich, der einen Bildband zur Vielfalt der Religionen in seiner Heimatstadt Frankfurt herausgegeben hat. Explizit erwähnt und bebildert ist in dem Fotoband „DIVERCITY FFM“ das Engagement von Fraport und sein Beitrag für den interreligiösen Dialog in der Region.

Seit 2018 ist eine weitere Sozialarbeiterin der Diakonie Frankfurt am Flughafen beschäftigt und kümmert sich gezielt um Wohnsitzlose, die sich am Flughafen Frankfurt aufhalten. Die aufsuchende Sozialarbeit versucht, diesen Menschen zu helfen und ihnen die Rückkehr zum normalen Leben zu ermöglichen. Seit 2016 arbeitet Fraport auch in diesem Bereich erfolgreich mit dem Diakonischen Werk zusammen. Seither konnten rund 50 Personen außerhalb des Flughafens einen neuen Lebensmittelpunkt finden.

Die Integration von Menschen mit gesundheitlichen und körperlichen Einschränkungen in alle Beschäftigungsbereiche des Unternehmens wurde 2006 in der Integrationsvereinbarung der Fraport-Muttergesellschaft als Ziel festgeschrieben. Wir bieten Beschäftigten mit Behinderungen oder Einschränkungen dieselben Chancen zum Aufstieg und zur Entfaltung ihrer Fähigkeiten wie allen anderen.

Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung lag bei der Fraport-Muttergesellschaft bei 13,1 % (im Vorjahr: 12,8 %). Diese Werte liegen – wie auch in den Jahren zuvor – deutlich über den in Deutschland gesetzlich geforderten fünf Prozent. Im Konzern lag die Quote bei 7,7 Prozent. Die Integrationsvereinbarung gilt für die Fraport-Muttergesellschaft. Sie wirkt darauf hin, dass die Inhalte der Integrationsvereinbarung auch bei Tochtergesellschaften Berücksichtigung finden.

Siehe auch [GRI 401 Beschäftigung – Managementansatz](#).

[GRI 405-1 Zusammensetzung Beschäftigte](#)

Siehe [GRI 405-1 Zusammensetzung Beschäftigte](#) im Kapitel Kennzahlen/Personal.

[GRI 405-2 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen](#)

Als international ausgerichtetes Unternehmen fördert Fraport die Vielfalt in seiner Belegschaft und handelt nach dem Prinzip der Gleichheit und lehnt jede Form der Diskriminierung ab.

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da 88 % der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen.

Gemäß den üblichen Strukturen von Tarifverträgen, insbesondere auch verankert im Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst, werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Außerdem erfolgt die Bewertung einer Stelle in der Regel bevor diese Stelle ausgeschrieben wird.

Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgte im Jahr 2013 eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geforderten Logib-D-Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG (Fraport-Muttergesellschaft) zu Beginn des Jahres 2014 attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnimmt.

Darüber hinaus ist 2017 das sogenannte „Entgelttransparenzgesetz“ in Deutschland in Kraft getreten. Dieses Gesetz fördert die Transparenz von Entgelten und Entgeltregelungen. Eine wichtige Rolle kommt dabei der Stärkung von Tarifbindung und Sozialpartnerschaft zu. Das Gesetz sieht ab 2018 einen Auskunftsanspruch vor, mittels dessen sich Beschäftigte über den statistischen Entgelt-Median der Beschäftigten des anderen Geschlechts aus ihrer Entgeltgruppe informieren können.

Siehe auch Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG unter

<https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/unternehmensfuehrung/compliance.html>.

Menschenrechte

Allgemeiner Managementansatz HR

Der Fraport-Konzern hat sich der Einhaltung der wichtigsten international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labor Organization (ILO) – verpflichtet. Entsprechend den Werten im Fraport-Verhaltenskodex will Fraport integer, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähig wirtschaften. Diese Verantwortung ist im Verhaltenskodex für alle Mitarbeiter definiert. Die gleiche Erwartungshaltung findet sich im Fraport-Lieferantenkodex. Von Lieferanten und Dienstleistern erwartet Fraport, dass sie dieselben Standards in Bezug auf den Umgang mit Beschäftigten und Integrität im Geschäftsverkehr einhalten. Der Lieferantenkodex stellt die Achtung der Menschenrechte bei Beauftragungen sicher und schließt auch Nachunternehmen ein.

Fraport lehnt jegliche Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ab. Unter anderem wird innerhalb des Konzerns die Einhaltung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. Allen Beschäftigten stehen über interne Informationsportale der Verhaltenskodex und die übrigen im Fraport-Konzern jeweils maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung.

Fraport hat geeignete Berichtswege für etwaige Menschenrechtsverstöße angelegt. Im Zuge der halbjährlichen Compliance-Berichterstattung wird der Vorstand über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen informiert.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen gegen Menschenrechte ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem (BKMS®-System), das im Fraport-Konzern zur Verfügung steht. Darüber hinaus hat die Fraport AG eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau für alle Beschäftigten in den deutschen Konzern-Gesellschaften sowie Kunden, Lieferanten und sonstige Geschäftspartner beauftragt. Ihre Aufgabe ist die Entgegennahme, rechtliche Prüfung und Weiterleitung von Hinweisen über unternehmensschädigendes rechtswidriges Verhalten. Außerdem steht den Beschäftigten in Deutschland eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden zum Beispiel Regelungen zur Arbeitszeit und Beschwerdemechanismen, die zum Teil auch von Fremdkapitalgebern verlangt werden, implementiert. Der „Environmental and Social Action Plan“ (ESAP), der die Einführung einer „Human Resource Policy“, eines Management- und eines Monitoringsystems fordert, ist beispielsweise eine Voraussetzung für die Finanzierung von Fraport Greece. Der Geltungsbereich erstreckt sich nicht allein auf die eigenen Beschäftigten, sondern auch auf Lieferanten und Nachunternehmer. Ein weiterer Bestandteil des ESAP ist die Regelung der Konditionen für die Beschäftigten entlang der Lieferkette, um beispielsweise zu verhindern, dass Lieferanten Flüchtlinge unter unangemessenen Arbeitsbedingungen beschäftigen.

In ihrer im Geschäftsjahr 2018 aktualisierten „Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“ hat die Konzern-Gesellschaft Lima die Anforderungen an die sozial und ökologisch verträgliche Umsetzung des Flughafen-Ausbaus festgeschrieben. Zudem bekennt sich die Konzern-Gesellschaft zu den „Äquator-Prinzipien“, einem Regelwerk von Banken zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen.

Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre haben neben der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems im Jahr 2018 ein monatliches Treffen implementiert, bei dem unter anderem der Schutz der Beschäftigten im Fokus steht. Für die Durchführung des Ausbauprogramms ist die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre im Rahmen des Konzessionsvertrags verpflichtet, die Umsiedlung von gut 900 Familien zu veranlassen. Die Umsiedlung erfolgt nach einem strukturierten und in Brasilien bereits 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 sind durch die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre zu entschädigen.

Über die zuvor genannten organisatorischen Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über erkannte Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante eingegangene Hinweise dazu erlangt. Im Berichtszeitraum erfolgten bei Fraport keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

Siehe auch [GRI 102-16 Werte, Grundsätze und Verhaltensnormen](#).

GRI 406 Nichtdiskriminierung – Managementansatz

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und befördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit für den Fraport-Konzern konkretisiert.

Siehe auch [Allgemeiner Managementansatz HR](#) und [Allgemeiner Managementansatz LA](#).

GRI 406-1 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen

Im Berichtszeitraum erfolgten keine Klagen mit Bezug auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG).

GRI 407 Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen – Managementansatz

Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs.

Weitere Informationen:

[Allgemeiner Managementansatz HR](#) und [Allgemeiner Managementansatz LA](#).

[GRI 102-41 Beschäftigte mit Tarifverträgen](#) im Bereich Kennzahlen Personal.

GRI 407-1 Standorte und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte

Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass die freie Ausübung der Rechte der Mitarbeiter auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gefährdet ist.

Lieferanten aus Ländern mit einem erhöhten Risiko („countries of concern“) werden gesondert geprüft. 2018 haben wir keinerlei Aufträge an Unternehmen in sogenannten „countries of concern“ vergeben.

Siehe auch [GRI 102-9 Lieferkette](#), [GRI 102-16 Werte, Grundsätze und Verhaltensnormen](#) sowie [GRI 412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte](#).

GRI 408 Kinderarbeit

GRI 408-1 Standorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit

Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Kinderarbeit besteht.

Siehe auch [GRI 102-9 Lieferkette](#), [GRI 102-16 Werte, Grundsätze und Verhaltensnormen](#) sowie [GRI 412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte](#).

GRI 409 Zwangs- oder Pflichtarbeit

GRI 409-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit

Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Zwangsarbeit besteht.

Siehe auch [GRI 102-9 Lieferkette](#), [GRI 102-16 Werte, Grundsätze und Verhaltensnormen](#) sowie [GRI 412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte](#).

GRI 410 Sicherheitspraktiken – Managementansatz

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

Die 192 Mitgliedsstaaten (darunter alle Länder, in denen Fraport aktiv ist) der International Civil Aviation Organization (ICAO) haben sich vertraglich dazu verpflichtet, deren Sicherheitsstandards und -empfehlungen für Verkehrsflughäfen zu befolgen. Gleiches gilt für die 44 Mitgliedsstaaten der europäischen Unterorganisation European Civil Aviation Conference (ECAC). Das nationale Recht regelt innerhalb dieses Rahmens die Zuständigkeiten. Im Unterschied zu den meisten EU-, ECAC- und ICAO-Mitgliedsstaaten ordnet beispielsweise das deutsche Recht die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen staatlichen Stellen zu, während dies im Ausland in der Regel Aufgabe der Flughäfen ist. Auch ist die Anwendung strengerer Maßnahmen aufgrund einer lokalen Risikobewertung in einzelnen EU-Mitgliedsstaaten möglich.

Im Fraport-Konzern unterliegt jede Gesellschaft den Sicherheitsregelungen des jeweiligen Landes. Das Management ist gegenüber der Aufsichtsbehörde des jeweiligen Landes selbst für die Erfüllung der Auflagen zuständig. Die Sicherheitsbeauftragten der Konzern-Gesellschaften tauschen sich aber projekt- oder themenbezogen aus.

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 die Gewährleistung der Sicherheit unternehmenskritischer IT-Systeme und Daten. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Ihre Einhaltung wird regelmäßig durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater überprüft.

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. Die anderen Konzern-Gesellschaften verwenden eine eigene IT-Infrastruktur, die sie entsprechend den Konzern-IT-Sicherheitsrichtlinien schützen.

Ein schwerwiegender Systemausfall oder ein wesentlicher Datenverlust könnte zu gravierenden Betriebsunterbrechungen und Sicherheitsrisiken führen. Daneben könnten Viren- und Hackerangriffe zu Systemstörungen und schließlich zum Verlust von geschäftskritischen oder vertraulichen Daten führen. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die unternehmenskritischen IT-Systeme grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten.

Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich für die IT-Sicherheit 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 Arbeiten sollen 2019 abgeschlossen und der Branchenstandard soll vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik freigegeben werden. Bei der Fraport AG werden bis Mitte 2019 mit dem Standard auch die gesetzlichen Vorgaben umgesetzt.

Aktuell wird dafür auch 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.

Die Risikomanagement- und Sicherheitsmanagementsysteme sowie ausgewählte Maßnahmen werden regelmäßig organisatorischen und technischen Audits unterzogen sowie von der internen Revision überprüft. Im Jahr 2018 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten umgesetzt, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Unter anderem hat die Fraport AG ihre im Jahr 2012 begonnene Sensibilisierungskampagne aktualisiert. 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. Zu den entsprechenden Maßnahmen gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Überprüfung der Zugangskontrolle von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten.

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. Aber auch das Notfall- und Krisenmanagement gehört zum Safetymanagement.

Am Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG verpflichtet, ein SMS zu betreiben. Eingerichtet wurde es auf Basis der EU-Verordnung 2018/1139, 139/2014 und der einschlägigen Leitmaterialien. 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. Alle Faktoren, die die Sicherheit des Flughafenbetriebs beeinflussen können, werden im SMS berücksichtigt – seien sie technischer, organisatorischer oder menschlicher Natur. Zu diesem Zweck können interne und externe Beschäftigte Sicherheitshinweise oder -meldungen versenden. Sie werden auf Wunsch vertraulich behandelt und auch anonym entgegengenommen.

In der für alle am Flughafenbetrieb teilnehmenden Organisationen und Personen gültigen SMS-Ordnung werden die Zuständigkeiten, Verfahren und Betriebsabläufe dokumentiert, die zur Fortentwicklung der betrieblichen Sicherheit relevant sind. So enthält die SMS-Ordnung Vorgaben zur Identifikation von Gefahren sowie Anleitungen zu Prozess- und Risikobewertungen und ermöglicht vorausschauende Handlungsempfehlungen. Die SMS-Ordnung wurde zuletzt am 11. Dezember 2017 aktualisiert. 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. Bei Bedarf wird das „Care Team“ aktiviert, das sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige kümmert oder eine sogenannte „Notfallinformationszentrale“ besetzt, um telefonische Anfragen zu bedienen. Das Care Team besteht aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, die für die jeweiligen Aufgabenstellungen aus- und fortgebildet werden.

Die Notfallplanung für den Flughafen Frankfurt „FRA Not“ dokumentiert, welche Vorbereitungen für verschiedene Notfallszenarien getroffen wurden, und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren. Dazu zählen insbesondere die Rettung von Menschen und Tieren, der Erhalt von natürlichen Lebensgrundlagen und Sachwerten sowie das Aufrechterhalten des Flughafenbetriebs. In der FRA Not sind Verfahren festgelegt, um alle an der Bewältigung von Notfällen beteiligten internen und externen Stellen zu koordinieren.

Um den Umgang mit Notfällen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, sind regelmäßige Übungen an den Flughäfen international durch die ICAO und die EASA vorgeschrieben. Sie sind Voraussetzung für die Betriebsgenehmigung. Die Durchführung erfolgt unter der Verantwortung der jeweiligen Betreibergesellschaft.

Die Fraport AG probte im November 2018 gemeinsam mit Lufthansa, dem Gesundheitsamt Frankfurt, der Branddirektion Frankfurt, der Sonderisolerstation der Universitätsklinik Frankfurt sowie Rettungsdiensten und Behörden am Flughafen Frankfurt die Zusammenarbeit im medizinischen Notfall. In diesem Fall war die Übung nicht nur von ICAO und EASA, sondern auch nach den internationalen Gesundheitsvorschriften vorgeschrieben. Solche Übungen haben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb.

Das Szenario des Trainings basierte auf der Annahme, dass auf einem Flug nach Frankfurt zwei Passagiere Symptome einer ansteckenden Infektion aufweisen. Nach der fiktiven Landung übten die Ärzte des Gesundheitsamts und der Fraport AG die Prozesse an Bord. Auch die weitere medizinische Behandlung aller Passagiere sowie der Transport der infektiösen Fluggäste mit Spezialfahrzeugen der Feuerwehr in die Sonderisolerstation der Universitätsklinik Frankfurt gehörten dazu. 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 Flugzeugentführungen, Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten, zu verhindern.

In Deutschland gehören die Passagier- und Gepäckkontrollen gemäß § 5 LuftSiG zu den zentralen Funktionen der Gefahrenabwehr. Sie liegen im Hoheitsbereich des Bundesinnenministeriums und werden von der Bundespolizei und durch von ihr beauftragte Dritte wahrgenommen. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Fraport-Beschäftigte als auch Beschäftigte der Konzern-Gesellschaft FraSec und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch.

Nach § 8 LuftSiG müssen alle Gebäude und das Gelände so gestaltet sein, dass der Flughafenbetrieb vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs geschützt werden kann und eine sachgerechte Durchführung sämtlicher Sicherheitsmaßnahmen gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Zutrittskontrollen zu den luftseitigen Bereichen sowie die Kontrolle von Personen, mitgeführten Gegenständen und Fahrzeugen vor dem Sicherheitsbereich. Hinzu kommen unter anderem die Umzäunung, das Ausweiswesen, die Schulung des eingesetzten Personals sowie der sichere und vor fremdem Zugriff geschützte Transport von kontrolliertem Gepäck. Diese Sicherungsmaßnahmen gehören zu der unmittelbaren Verantwortung des Flughafenbetreibers. Sie sind in einem Luftsicherheitsprogramm dargestellt, das vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen als Aufsichtsbehörde genehmigt wird.

Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals erfolgen konzernweit gemäß behördlichen und internen Vorgaben. Am Standort Frankfurt gelten die Schulungsanforderungen sowohl für das Sicherheitspersonal der Fraport AG als auch für das von der Konzern-Gesellschaft FraSec. Die Konzern-Gesellschaft FraSec führt die Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie die Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Sicherheitsbereichs im Auftrag der Fraport AG durch.

Die Fraport AG beschränkt sich am Flughafen Frankfurt allerdings nicht auf die Umsetzung gesetzlicher Vorgaben, sondern entwickelt im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden eigenverantwortlich Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards. So wurde im Jahr 2018 der Zaun um die Startbahn West mit elektronischen Sensoren aufgerüstet, die automatisch jede Berührung melden. Außerdem testete die Fraport AG in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut ein Fahrzeug zur autonomen Zaunkontrolle. Als weitere Maßnahme wurde eine Security-Awareness-Kampagne mit dem Ziel aufgelegt, über verschiedene Medien die am Flughafen beschäftigten Menschen für sicherheitsrelevante Wahrnehmungen zu sensibilisieren und zur Meldung an die Sicherheitsleitstelle zu animieren. Während 2018 der Schwerpunkt auf Sicherheitsmaßnahmen in den Terminals lag, wird 2019 die Safety verstärkt einbezogen.

Als Betreiberin des Flughafens Frankfurt sieht es die Fraport AG als ihre Aufgabe an, für einen umfassenden Austausch aller für die Sicherheit relevanten Informationen, für eine fortlaufende Kommunikation und für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der für Sicherheit verantwortlichen Organisationen zu sorgen. Auf Arbeitsebene finden zu diesem Zweck regelmäßige Treffen mit Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleistern und Behörden im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus statt. Die Fraport AG lädt darüber hinaus mehrmals im Jahr die Leiter dieser Unternehmen und Behörden zu einem Informationsaustausch ein.

GRI 410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und –verfahren geschult wurde

Siehe GRI 410 Sicherheitspraktiken, Abschnitt Security.

GRI 411 Rechte der indigenen Bevölkerung

GRI 411-1 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern

Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen.

GRI 412 Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte – Managementansatz

Siehe Allgemeiner Managementansatz HR.

GRI 412-1 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechten und Folgenabschätzung waren

Im Berichtszeitraum war keine der Beteiligungen Gegenstand einer Bewertung und/oder Folgenabschätzung hinsichtlich Menschenrechten.

GRI-412-3 Investitionsvereinbarungen und -verträge mit Menschenrechtsklauseln

Im Geschäftsjahr 2018 wurden keine wesentlichen Investitionsvereinbarungen zum Abschluss gebracht, durch die Fraport Anteile an einer anderen Organisation erworben hat oder durch die ein Investitionsprojekt initiiert wurde, das wesentlich für die Bilanz wäre.

Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden zum Beispiel Regelungen zur Arbeitszeit und Beschwerdemechanismen, die zum Teil auch von Fremdkapitalgebern verlangt werden, implementiert (siehe [Allgemeiner Managementansatz HR](#)).

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland.

- > Wettbewerbsgrundsatz (möglichst vielen Bietern ist in einem formalisierten Verfahren die Gelegenheit zu geben, ihre Leistung anzubieten)
- > Transparenzgrundsatz (allen Bietern sind die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen; in einem laufenden Vergabeverfahren darf die gewählte Verfahrensart nicht geändert werden)
- > Gleichheitsgrundsatz/Diskriminierungsverbot (alle Bieter sind gleichzubehandeln)
- > Gebot der Losvergabe (umfangreiche Aufträge sollen in einzelne Fach- und Teillöse aufgeteilt werden, um kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, sich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu bewerben)
- > Gebot der Wirtschaftlichkeit (der Zuschlag ist auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen)

Generell gewährleistet die Fraport AG bei der Ausschreibung von Leistungen die Anwendung nationaler und internationaler Gesetze und Übereinkommen. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Seit Beginn 2013 haben wir dies um einen Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG ergänzt, dessen Einhaltung wir von unseren Zulieferern erwarten. Er basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact und ist Bestandteil aller Ausschreibungen und Verträge (siehe <https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/unternehmensfuehrung/compliance.html>).

Für das Projekt Ausbau Süd (PAS) wurde eine spezifische Compliance-Geschäftspartnerprüfung etabliert. Ziel ist, mittels einer spezifischen Geschäftspartnerprüfung Compliance-Risiken (zum Beispiel Korruption, Preisabsprachen, Betrug) zu minimieren und potenzielle Interessenskonflikte aufzudecken. Der in 2016 etablierte Prozess sieht ein mehrstufiges, risikobasiertes Vorgehen vor, bei dem auch Integritätschecks durch externe Dienstleister vorgenommen werden. Der Prozess wurde in der Flughafen Ausbau Süd (FAS) GmbH, die zum 1. Januar 2017 den operativen Betrieb aufgenommen hat, weitergeführt.

Im Strategischen Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen der Fraport AG besteht seit 2015 eine Compliance-Due Diligence als Regelprozess, sodass wesentliche Compliance-Aspekte – wie zum Beispiel die Geschäftspartnerprüfung zu Themen wie Korruption, Preisabsprachen und Betrug – bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden.

Die Tochtergesellschaften der Fraport AG setzen die Fraport-Standards für das Compliance-Management-System auf Grundlage der Konzern-Richtlinie der Fraport AG zum Konzern-CMS um.

Siehe auch [GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen](#).

Gesellschaft

Allgemeiner Managementansatz SO

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. Die Erhebung gewährt einen Einblick, welchen Branchen die Arbeitsplätze am Standort angehören. Demnach arbeiten zwei Drittel der erfassten Beschäftigten bei einer Luftverkehrsgesellschaft, operativ im Flughafenbetrieb oder im Speditions- und Transportgewerbe. Weitere Branchen sind Behörden und Institutionen, Catering, Sicherheitsdienste, Personaldienstleistungen, Beratungen und Consulting, Hotels und Gaststätten, Frachthandling, Reinigungsbetriebe sowie der Einzelhandel. Wachstumspotenzial besteht vor allem bei Unternehmen, die Sicherheitsdienstleistungen anbieten, und bei Behörden. Davon profitieren auch die Menschen, die in der Metropolregion rund

um den Flughafen wohnen. Sie haben nicht nur den Vorteil einer kurzen Anreise zum Flughafen, viele von ihnen arbeiten auch in einem Unternehmen, das von der Nähe zum Flughafen profitiert.

GRI 413 Lokale Gemeinschaften – Managementansatz

Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge und gleichzeitig der Sitz der Unternehmenszentrale. Gesellschaftliche Verantwortung ist für Fraport ein seit Jahren gepflegter Unternehmensgrundsatz. Daher unterstützt die Fraport AG besonders in der Region Rhein-Main 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 gebündelt. Organisatorisch ist der verantwortliche Zentralbereich dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für die 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. Mit der Erweiterung wurde weiteren Städten und Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, an den Förderaktivitäten des Unternehmens teilzuhaben.

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 auch mit Spenden das Projekt „Basketball macht Schule“. Bei der Eintracht wird ebenfalls sowohl der Verein gefördert als auch die Eintracht AG mit der angegliederten Fußballschule gesponsert.

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 2018 über 1.500 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen durch Spenden und Sponsoringmaßnahmen in Höhe von insgesamt rund 6,0 Mio € unterstützt.

Mit der Stiftung ProRegion unterstützt Fraport seit 1999 finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Die ursprünglichen Ziele der Stiftung waren die Bereitstellung von Fördermitteln für die Schaffung zusätzlicher Ausbildungsplätze oder die Sicherung vorhandener Ausbildungskapazitäten in der Region. In den vergangenen Jahren haben sich neue Förderschwerpunkte herauskristallisiert. Neben Projekten zur beruflichen und sozialen Integration von jungen Geflüchteten werden in zunehmendem Umfang Projekte zur Berufsorientierung und Kompetenzfeststellung in allgemeinbildenden Schulen gefördert.

Diese gesellschaftliche Entwicklung haben die Stiftungsgremien zum Anlass genommen, den Stiftungszweck neben der Förderung der beruflichen Bildung um das Themenfeld „soziale Integration“ zu erweitern. Da die Stiftung nur fördernd tätig ist, ist sie auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit bewährten Trägern der Jugendberufsbildung angewiesen. Dazu gehören die in Frankfurt ansässige „Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e.V.“, der „Evangelische Verein für Jugendsozialarbeit“, der „Verein für Kultur und Bildung e.V.“ sowie das „Berufsbildungswerk Südhessen“ in Karben.

Als einer der größten Arbeitgeber in Hessen setzt die Fraport AG mit zwei Berufsvorbereitungsprogrammen einen Schwerpunkt bei der beruflichen Integration junger Menschen. Die Programme „Startklar“ und „BFFF“ (Berufliche Integration von Flüchtlingen in Frankfurt Rhein-Main) richten sich an Jugendliche ohne Ausbildungsplatz beziehungsweise junge Geflüchtete.

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.

Darüber hinaus engagiert sich Fraport in der „Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain“, an der sich 150 Unternehmen beteiligen. Ein Resultat der Zusammenarbeit ist das Kompetenzzentrum House of Logistics and Mobility (HOLM) am Flughafen Frankfurt.

Auch an einzelnen Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie auch von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Die Unternehmen und deren Wertschöpfung sowie auch der Konsum der Mitarbeiter tragen direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen bei.

GRI 413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen

Siehe [GRI 413 Lokale Gemeinschaften – Managementansatz](#).

Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (siehe [„Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“](#), S. 44 f.).

GRI 413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften

Flughäfen tragen mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und erstklassigen Verkehrsanbindungen maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei. Allerdings entstehen durch die Geschäftstätigkeiten auch Belastungen, die auf die lokalen Gemeinschaften negative Auswirkungen haben. Dabei ist ein wesentlicher Aspekt der Schallschutz (siehe [„Lärm“](#) im Abschnitt [GRI 300 ÖKOLOGIE](#)).

AO8 Personen, die vom Flughafenbetreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen

2018 wurden 51 Familien umgesiedelt, um die Arbeiten an dem Entwässerungssystem des Flughafens Porto Alegre zu beginnen. Die Umsiedlungen wurden gemäß der Verpflichtung aus dem Konzessionsvertrag seitens Fraport durchgeführt. Die betroffenen Familien haben von Fraport eine Entschädigung über insgesamt 580.000 Reais erhalten. 41 der umgesiedelten Familien wurden bereits in den vergangenen Jahren durch den brasilianischen Staat entschädigt

GRI 414 Bewertung der Lieferanten hinsichtlich sozialer Kriterien

GRI 414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden

Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit wesentlichen Zulieferern und Auftragnehmern aufgrund von Menschenrechtsaspekten abgelehnt oder kamen nur unter Aufnahme zusätzlicher Rahmenbedingungen zustande. Eine weitergehende Prüfung ist damit nicht erforderlich.

GRI 415 Politische Einflussnahme – Managementansatz

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe [„Unsere Werte – Nachhaltigkeitsbericht 2018“](#), S. 44 f.).

Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (vergleiche <http://www.adv.aero/>), Airports Council International (vergleiche <http://www.aci.aero>) Europe und World. Ab Juli 2018 ist der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Herr Dr. Stefan Schulte, für zweieinhalb Jahre zum ehrenamtlichen Präsidenten der ADV gewählt worden. Fraport ist darüber hinaus auch Mitglied des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) (vergleiche <http://www.bdl.aero/>). Der BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. In den Gremien der Verbände arbeiten wir an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Für Fraport hat die Verbandsarbeit einen hohen Stellenwert. Verbandsarbeit fördert Austausch und Kooperation mit anderen Flughäfen und Airlines zu aktuellen verkehrspolitischen und branchenspezifischen Themen. Bei der ADV und dem BDL steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Fokus, bei ACI EUROPE beziehungsweise ACI WORLD der Europäische beziehungsweise Internationale Luftverkehr. In Europa ist besonders der Austausch zwischen den Hubflughäfen wichtig, da hier gemeinsame Positionen, Strategien und Lösungsansätze abgestimmt werden können. Verbandsarbeit wird zu diversen Themen auf Fachbereichsebene (zum Beispiel Umweltpolitik, Sicherheitsthemen, Passagierrechte, Infrastrukturentwicklung, Single European Sky, usw.) praktiziert. Auch der Fraport-Vorstand ist aktiv in den Führungsgremien der Verbände tätig.

Siehe auch <https://www.fraport.de/de/unternehmen/fraport/ueber-uns/eu-themen-verbaende.html>

GRI 415-1 Parteispenden

Das Unternehmen leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.

Produktverantwortung

Allgemeiner Managementansatz PR

Der Kunde steht für Fraport an erster Stelle. Das drückt auch das Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ aus. Es ist Ziel der Konzern-Strategie, sich als Europas bester Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen. Dadurch werden die langfristige Entwicklung des Unternehmenswerts und die Wettbewerbsfähigkeit gesichert. Das Ziel ist, die Hauptkunden, also Fluggäste, Fluggesellschaften, Fracht-Community und Retail-Konzessionäre, durch attraktive Angebote und besten Service zu überzeugen. Um die Prozesse an den Sicherheits- und Passkontrollen effizient zu gestalten und ein hohes Fluggastaufkommen zeitgerecht zu bewältigen, arbeitet Fraport am Standort Frankfurt insbesondere mit der Bundespolizei eng zusammen.

Auch bei den internationalen Konzern-Gesellschaften steht die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen, die über Konzessionsverträge betrieben werden, sind vertraglich zur Erhebung der Passagierzufriedenheit verpflichtet. Sie wird an den unterschiedlichen Standorten mit verschiedenen Kennzahlen gemessen. Soweit sinnvoll, soll diese Erhebungssystematik mittelfristig vereinheitlicht werden.

Die Passagierzufriedenheit am Flughafen Lima lag im Jahr 2018 bei 94 % (2017: 82%). Diverse Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung bei den Servicedienstleistungen wurden von den Reisenden positiv wahrgenommen. So wurden unter anderem die Zollabfertigung verbessert und das Erscheinungsbild der öffentlichen Terminalflächen sowie das Retailangebot aufgewertet. An den Flughäfen in Varna und Burgas notierte die Zufriedenheitsquote bei knapp 74 %. Dabei wurde im Geschäftsjahr 2018 zum ersten Mal die Erhebungssystematik der Fraport AG angewendet. Aus dem Vorjahreswert von 97 % ergibt sich mit der neuen Systematik ein Zufriedenheitswert von 82 % und damit ein Rückgang um 8 Prozentpunkte. Während

sich die Zufriedenheit am Flughafen Varna erhöhte, verschlechterte sich diese in Burgas aufgrund der hohen Terminalauslastung im Sommer.

Trotz eines deutlichen Anstiegs der Passagierzahlen stieg die Zahl der Beschwerden in Ljubljana nur leicht auf 81 (im Vorjahr: 64). Seit März 2018 hat Fraport Greece ein erweitertes Marktforschungsprogramm an allen 14 Flughäfen gestartet. Basierend auf diesen Umfrageergebnissen im Sommer 2018 erhielten alle Flughäfen – trotz Bauarbeiten – eine Gesamtbewertung von über 3,00 (im Maßstab 1 bis 5, 1: extrem schlecht und 5: exzellent). Die drei bestplatzierten Flughäfen waren Rhodos (4,06), Aktio (3,94) und Kefalonia (3,86). An den beiden brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre wird, im Rahmen der Konzessionsvorgaben, zukünftig eine Messung der Passagierzufriedenheit eingeführt. Erste Ergebnisse werden für das zweite Quartal 2019 erwartet.

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. Beispielweise wird am Flughafen Lima ein neues Terminal sowie eine zweite Start- und Landebahn gebaut.

Im Konzern-Portfolio steht der passagierstärkste Flughafen Frankfurt besonders im Fokus, daher wird im Folgenden auf das dort umgesetzte Servicequalitätsmanagement eingegangen.

Die Zufriedenheit der Fluggäste gilt als das wichtigste Kriterium zur Messung der Servicequalität. Die Globalzufriedenheit beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit der Kunden zu halten und weiter zu steigern. Trotz der voraussichtlichen temporären Überlastung der Terminalinfrastruktur durch das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren strebt die Fraport AG einen Zielwert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G des Terminal 3 soll die Zufriedenheit der Passagiere ab 2021 mindestens 82,5 % betragen. Ab 2025 und mit der vollständigen Kapazitätserweiterung durch das Terminal 3 hat sich die Fraport AG einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt. In Frankfurt wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben. Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2018 mit 86 % um einen Prozentpunkt über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 85 %).

Der Flughafen Frankfurt verzeichnete mit 69,5 Millionen Passagieren im Jahr 2018 im Vorjahresvergleich ein starkes Wachstum um 7,8 %. Dadurch kam es in Verkehrsspitzen (vor allem in den Ferien und an Feiertagen) zu erhöhten Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen. Dies spiegelte sich unter anderem in einem gestiegenen Beschwerdeaufkommen zum Sicherheitskontrollprozess wider. Die Passagierzufriedenheit mit der Wartezeit an den Sicherheitskontrollstellen erreichte im Jahr 2018 80 % (im Vorjahr: 81%), die Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Sicherheitspersonals betrug 82 % (im Vorjahr: 82 %). Trotz der sehr guten Ergebnisse bei den meisten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit im Geschäftsjahr 2018, liegt der Fokus auf der Verbesserung der Performance insbesondere bei den Sicherheitskontrollen. Um künftig lange Wartezeiten für Fluggäste an den Sicherheitskontrollstellen zu vermeiden, arbeitet Fraport intensiv mit den Behörden des Bundesministeriums des Innern, der Bundespolizei und den Sicherheitsunternehmen zusammen.

Mit dem im Jahr 2010 gestarteten Serviceprogramm „Great to have you here!“ 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 Sanitäreinrichtungen werden im Geschäftsjahr 2019 fortgeführt. Parallel dazu besuchten 2018 circa 1.100 Beschäftigte Schulungsveranstaltungen im Rahmen des Programms „Service Excellence“, um die Gastfreundschaft und Serviceorientierung am Flughafen Frankfurt weiter zu verbessern. In 2018 betrug die Zufriedenheit der Passagiere mit der Gastfreundschaft des Flughafenpersonals 91 % und konnte somit signifikant gesteigert werden (im Vorjahr: 85%).

Seit 2016 tauscht sich Fraport gemeinsam mit unter anderem 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. Das Ziel ist, 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. Die strategische Relevanz der Globalzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch „Vergütungsbericht“ im Geschäftsbericht 2018 ab Seite 76).

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckausgabe bei ankommenden Flügen. Die Kennzahl Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität von der guten Qualität der Gepäckprozesse – eine Hauptaufgabe der Bodenverkehrsdienste. Dies ist besonders wichtig, da Frankfurt als Hub-Flughafen mit einem Umsteigeanteil von mehr als 55 % einen hohen Anteil an Transfergepäck zu bewältigen hat. Ziel ist es, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen. Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr 98,4 % und lag damit um 0,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert und dem Zielwert von 98,5 %. Insbesondere verspätete Flüge sowie schlechte Wetterverhältnisse hatten einen negativen Einfluss auf die zeitgerechte Gepäckverladung. 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 abgestimmt und umgesetzt werden. Um bei dem starken Verkehrswachstum im Geschäftsjahr 2018 die Gepäckabfertigung auf hohem Niveau zu halten, wurde zum einen die Personalrekrutierung deutlich ausgeweitet. Zum anderen wurden die IT-Prozesse weiter optimiert, um die Stabilität der IT-Infrastruktur der Gepäckförderanlage auch unter hoher Belastung sicherzustellen.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Die Bereichsleiter erhalten täglich Informationen, so dass bei einer Verschlechterung entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden können, um die Qualität wiederherzustellen. Mit den Airlines werden die Werte regelmäßig besprochen und bei Bedarf Maßnahmen zur Verbesserung umgesetzt. So erhält beispielsweise die Deutsche Lufthansa in kurzen Abständen ein detailliertes Monitoring, und Verbesserungsmaßnahmen werden gemeinsam gesteuert.

Als weiterer Baustein zur Messung der Kundenzufriedenheit beziehungsweise Servicequalität am Flughafen Frankfurt wird unter anderem das jährlich erscheinende Ranking der Top-100-Flughäfen der Unternehmensberatung Skytrax herangezogen. Weltweit belegte der Flughafen Frankfurt auf Basis von Onlinebefragungen der Passagiere im Jahr 2018 den zehnten Platz (2017: Platz zehn).

GRI 416 Kundengesundheit und -sicherheit – Managementansatz

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit höchste Priorität. Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten.

Ein weiteres zentrales Themenfeld ist der Schallschutz. Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens.

Um die aus dem Flughafenbetrieb resultierenden Lärmbelastungen zu mindern, haben wir gemeinsam mit unseren Partnern aus der „Allianz für Lärmschutz“ bereits eine Vielzahl aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen umgesetzt und wir arbeiten kontinuierlich an der Entwicklung und Einführung weiterer Verbesserungen (für mehr Informationen siehe Schallschutz auf <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/schallschutz.html>).

Zur Abwehr von biologischen Gefahren für den Luftverkehr und tierisch bedingten Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebs hat die Fraport AG ein Wildlife-Management-Programm entwickelt. Kollisionen mit einzelnen, großen Vögeln oder mit Vogelschwärmen sind für Flugzeuge eine Gefahrenquelle. Da sich statistisch rund zwei Drittel aller Vogelschläge an Flughäfen und in deren Nahbereichen ereignen, ist Fraport wie jeder Flughafenbetreiber verpflichtet, dieses Risiko zu minimieren. Wie mittlerweile international Stand der Technik setzt auch Fraport in Frankfurt den Schwerpunkt auf ein spezielles Biotopmanagement. Das Flughafengelände wird für in diesem Zusammenhang relevante Tiere unattraktiv gestaltet, das heißt, Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten werden minimiert oder vermieden. Im Umfeld des Flughafens werden Vogelansammlungspunkte regelmäßig überwacht. Bei Neu- und Umplanungen in der Region wird im Planungsprozess Einfluss zur Wahrung der biologischen Flugsicherheit genommen. Der Flughafen Frankfurt hatte 2018 eine Wildtierschlagrate von 5,34 Vorfällen pro 10.000 Flugbewegungen (im Vorjahr 5,59) und liegt damit knapp unter dem Bundesdurchschnitt von 5,61 (im Vorjahr 5,8). In die Statistik fließen auch Kollisionen mit Säugetieren ein.

Weiterführende Informationen:

[Servicequalität \(Airport Operators Sector Disclosures\)](#)

[GRI 401 Beschäftigung – Managementansatz](#)

[GRI 410 Sicherheitspraktiken – Managementansatz](#)

[Business Continuity und Notfallmanagement \(AOS\)](#)

Business Continuity und Notfallmanagement (Airport Operators Sector Disclosures)

Die Fraport AG hält derzeit bereits ein über alle Abteilungen übergreifendes Notfallmanagement-System vor, das ausgehend von dem Notfallplan des Flughafens Frankfurt installiert wurde und wendet dieses bei allen Störungslagen an. Dabei wird jede einzelne Störung und deren Abarbeitung dokumentiert. Im vergangenen Jahr standen hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere die Themen Extremwetterereignisse sowie die Teilräumung eines Terminalgebäudes auf dem Programm. Hierbei wurde auch der Krisenstab in unserem ERIC (Emergency Response and Information Center) aktiviert.

Außerdem hält das Notfallmanagement das Care Team vor, in dem freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Teams ERIC Support Team, Special Assistance Team, Notfallinformationszentrale und in dem Basic Assistance Team tätig werden. Bei

Notfallereignissen oder gravierenden Betriebsstörungen mit Bezug zum Flughafen Frankfurt unterstützt das ERIC Support Team den Krisenstab in seiner Arbeit. Das Special Assistance Team kümmert sich um eine psychosoziale Erstbetreuung bei möglichen Angehörigen oder unverletzt direkt Betroffenen. Die Notfallinformationszentrale ist die erste telefonische Anlaufstelle für Angehörige am Flughafen und das Basic Assistance Team kommt bei Sonderlagen in den Terminals zur Unterstützung der Passagierbetreuung zum Einsatz.

Das Notfall- und Krisenmanagement besteht aus folgenden Elementen:

- > Notfallplanung
- > Krisenvorsorge
- > Emergency Response and Information Center (ERIC)
- > Care Team
- > Notfallübungen
- > Flughafenfeuerwehr
- > Flughafensicherheit
- > Sicherheitsleitstelle
- > Medizinische Dienste

Um auf Notfälle vorbereitet zu sein, werden am Flughafen Frankfurt regelmäßig verschiedene Notfallübungen durchgeführt, beispielsweise

- > Planübungen
- > Vollübungen
- > (Teil-)Übungen zur Brandbekämpfung und Personenrettung
- > (Teil-)Übungen zur Benachrichtigung von Angehörigen, betroffenen Airlines, Medien und Öffentlichkeit
- > (Teil-)Übungen zur psychosozialen Erstbetreuung von unverletzten Überlebenden, ihren Angehörigen und den Helfern

Neben kleineren Übungen, wie zum Beispiel der Evakuierung von Personen aus der Skyline, wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben sowie internationaler und europäischer Richtlinien und Verordnungen am Flughafen Frankfurt auch alle zwei Jahre eine Vollübung durchgeführt, in der komplexe Notfälle geübt werden. In erster Linie wird dabei das effektive Zusammenwirken von internen und externen Einsatzkräften überprüft. Als Grundlage für Planung und Koordination dieser Übungen dient der Notfallplan des Flughafens Frankfurt (FRA Not). Die Übungsszenarien werden so realitätsnah wie möglich geplant und durchgeführt, um alle Parameter des Alarmplans zu überprüfen – die Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkehrungen, aber auch die Qualifikationen des Einsatz- und Hilfspersonals. Spezielle Aus- und Weiterbildungen erfolgen zum Beispiel für die Beschäftigten im Care Team (vergleiche <https://www.fraport.de/de/business-partner/airlines-cargo/sicherheitsdienstleistungen.html>).

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Zu den Ereignissen, welche die Servicequalität am Flughafen beeinträchtigen können, gehören beispielsweise ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystems (INFOplus) oder des elektronischen Gate-Management-Systems.

Entsprechende Gegenmaßnahmen für den Ausfall eines Systems sind in den einzelnen Prozessen der Bereiche festgehalten.

GRI 416-1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit die höchste Priorität. Durch kontinuierliche Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem erhalten wir den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt aufrecht. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten.

GRI 416-2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards

Für 2018 wurden keine Fälle ermittelt.

AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen

Siehe [AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen](#) im Bereich Kennzahlen/Umwelt.

GRI 417 Marketing und Kennzeichnung – Managementansatz

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, die Qualität der Dienstleistungen sowie die Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren.

Siehe [GRI 410 Sicherheitspraktiken](#).

Siehe [Business Continuity und Notfallmanagement \(AOS\)](#).

Servicequalität (Airport Operators Sector Disclosures)

Die Servicequalität wird durch folgende Instrumente erhoben:

1. Fraport-Passagierbefragung zur Kundenzufriedenheit

Jedes Jahr werden rund 29.000 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Flughafen Frankfurt befragt. Der Fragenkatalog umfasst sowohl die Zufriedenheit mit dem Aufenthalt am Flughafen insgesamt als auch rund 75 Kriterien entlang der gesamten Passagierprozesskette an Deutschlands größtem Luftverkehrsdrehkreuz. Diese reicht von der Anreise, der Beschilderung und der Freundlichkeit des Check-in-Personals über Wartezeiten an Sicherheits- und Passkontrollen sowie Ambiente und Sauberkeit der Terminals bis hin zu gastronomischen, Shopping- und Unterhaltungsangeboten sowie dem Komfort und der Ausstattung von Ruhezonen und Abfluggates. Die Erhebung findet im Rahmen der Dauerfluggastbefragung „Fraport-MONITOR“ in den Abfluggates statt, in denen abfliegende Fluggäste vor dem Boarding persönlich interviewt werden.

Analyse: Ausgewertet werden für die Globalzufriedenheit und die einzelnen Aspekte entlang der Passagierprozesskette jeweils die Anteile der Fluggäste, die auf einer Schulnoten-Skala von eins bis sechs eine der beiden besten Bewertungsoptionen wählen (sogenannte „Top-Box“). Ein Beispiel: Die nach dieser Methode ermittelte Globalzufriedenheit hat im Jahr 2018 den historischen Spitzenwert von 86 Prozent erreicht, das heißt 86 von 100 befragten Passagieren haben die Frage „Wie zufrieden waren Sie heute alles in allem mit dem Flughafen Frankfurt?“ mit der Note 1 oder 2 bewertet.

2. Direktes Feedbacksystem

In Ergänzung zu den Interviews im Rahmen der Fraport-Passagierbefragung wurde am Flughafen Frankfurt in 2016 ein direktes Feedbacksystem in Sanitäranlagen, an Sicherheitskontrollen und an Informationsschaltern installiert, um die Servicequalität an diesen Prozessstellen zu messen. Passagiere bewerten die erlebte Serviceleistung direkt an beziehungsweise nach der Prozessstelle durch Betätigen eines grünen, gelben oder roten Smiley-Buttons (3er-Skala). Die einzelne Bewertung wird innerhalb von wenigen Sekunden „in Echtzeit“ auf den Server zur Auswertung übertragen. Dies ermöglicht einerseits eine systematische

Messung und Auswertung der Servicequalität an den verschiedenen Prozessstellen (ex post) wie auch eine operative Nutzung der Daten zu Steuerungszwecken des jeweiligen Prozesses. Im Jahr 2018 wurden in Summe nahezu sieben Millionen Passagier-Feedbacks abgegeben.

Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere regelmäßig tagenden Kundenbeiräte, Arbeitsgruppen mit den Airlines sowie die Sitzungen des Service Quality Committees (SQC).

Auch mit Behörden wie der Bundespolizei sowie dem Hauptzollamt Frankfurt stehen wir in einem engen und regelmäßigen Austausch.

Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen (Airport Operators Sector Disclosures)

Die FraCareServices GmbH ist eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Die FraCareServices GmbH bietet ihren Betreuungsservice mobilitätseingeschränkten und behinderten Personen nach Bestimmung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006 an.

Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit speziell ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vergleiche <http://www.fracareservices.com/>).

GRI 417-1 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte

Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafenbenutzungsordnung. Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“. Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO- und EU-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten. Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§§ 8 – 9).

Weiterführende Informationen:

<http://www.icao.int/>

<https://www.fraport.de/de/business-partner/services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen.html>

http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf

GRI 417-2 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten

Für 2018 wurden keine Fälle ermittelt.

GRI 417-3 Verstöße gegen Werbungsvorschriften

Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung von Werbungsvorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben.

GRI 418 Schutz der Kundendaten – Managementansatz

Der Schutz personenbezogener Daten hat für jedes Unternehmen Priorität. Als verantwortungsvoller Partner legt Fraport dabei stets den höchsten Maßstab an, unabhängig davon, ob es sich um Daten von Fluggästen, Kunden, Mitarbeitern oder Fremdfirmen handelt.

Das Datenschutzrecht hatte in Deutschland schon immer einen hohen Stellenwert und der Datenschutz wurde bereits seit 1980 durch das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) klar geregelt. Während das BDSG nur deutschlandweit gilt, vereinheitlicht die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) seit Mai 2018 den Datenschutz in allen EU-Mitgliedsstaaten. Allerdings können bei der Umsetzung in nationales Recht Abweichungen bestehen.

Im Konzern wirkt sich die DSGVO auf die Konzern-Gesellschaften innerhalb der EU aus. Der Vorstand wirkt bei den Konzern-Gesellschaften in anderen Teilen Europas ebenso auf die Einhaltung der Verordnung hin wie in Deutschland. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Konzern-Gesellschaften. Dieser Verantwortung sind die EU-Konzerngesellschaften nachgekommen. Dies wird seitens der Fraport AG nachgehalten. Bei den Konzern-Gesellschaften außerhalb der EU werden die Gesetze zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben umgesetzt. Das Ziel ist, einen datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen und die Rechte von Betroffenen zu wahren.

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 andere diesbezügliche Beschwerden können direkt an ihn gesendet werden, wahlweise auch anonym. Im Jahr 2018 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Beschwerden und Auskunftersuche von Betroffenen werden zeitnah und vollständig bearbeitet. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, implementiert die Fraport AG die bestehenden Prozesse in ein Datenschutzmanagementsystem und plant die Umsetzung einer Datenschutzrichtlinie. Bestehende Schulungskonzepte wurden überarbeitet und mit E-Learning-Methoden umgesetzt. Für Mitarbeiter, die im besonderen Umfang mit sensiblen Daten umgehen, wurden zusätzlich Präsenzveranstaltungen durchgeführt, deren Inhalt als Videoschulung zur Verfügung steht.

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ist die Fraport AG an einer Taskforce zum Thema DSGVO beteiligt, der neben dem Flughafen München auch weitere Flughäfen angehören. Die aktive Mitarbeit in dieser Taskforce gibt der Fraport AG die Möglichkeit, die eigenen Maßnahmen kontinuierlich im Sinne eines Benchmarks zu bewerten.

Um die Anforderungen der neuen Verordnung umzusetzen, hat die Fraport AG seit 2017 ein Projekt zur Umsetzung der Anforderungen der DSGVO implementiert. Die vorhandenen Rahmenbedingungen wurden geprüft und wo nötig neue Prozesse etabliert. Sie sind außerdem Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001. Das Verarbeitungsverzeichnis wurde gemäß den Anforderungen der DSGVO erstellt und wird laufend aktualisiert. Darüber hinaus wurde ein Handlungsleitfaden zum Löschen personenbezogener Daten erarbeitet. Der Lenkungsausschuss des Projekts erhält regelmäßig Berichte über den Umsetzungsstand. Der Vorstand wird regelmäßig durch ein Mitglied des Lenkungsausschusses informiert.

Im Zuge der Prüfung der Rahmenbedingungen wurde unter anderem die Fraport-Homepage auf die Abfrage personenbezogener Daten untersucht und die Konformität mit der DSGVO sichergestellt. Unter datenschutz.fraport.de sind die Datenschutzerklärungen für sogenannte Betroffenenkategorien wie Beschäftigte, Besucher, Bewerber, Passagiere oder Kunden abrufbar.

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 auf die Ausgabe von Flughafenausweisen zurückzuführen und ist aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend.

Für alle Fragen des Einsatzes von Videotechnik hat die Fraport AG am Standort Frankfurt eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der für Datenschutz, Produktmanagement Video und Anforderungsmanagement zuständigen Bereiche und der Unternehmenssicherheit unter Beteiligung des Betriebsrats eingerichtet. Sie erarbeitete ein Konzept, das klare, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer aller Videodaten macht. Das Konzept enthält ein Rollen- und Berechtigungskonzept für den Einsatz und die Nutzung von Videotechnik auf dem gesamten Flughafengelände. Auch die Mitnutzung von Fraport-Videotechnik durch die Behörden ist dort geregelt.

Darüber hinaus wurde ein standardisierter Genehmigungsprozess etabliert, der maßgeblich auf der Benennung von Videobeauftragten (VB) durch die nutzenden Bereiche basiert. Der VB des Bereichs Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit ist der vom Vorstand benannte Leiter der Arbeitsgruppe aller Videobeauftragten. Er ist darüber hinaus Ansprechpartner für die Behörden. Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten vereinbar sind.

Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Das erfolgt in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems und neuer Zutrittskontrollsysteme sowohl für Gates als auch alle anderen Zugänge zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen. Die Fraport AG hat organisatorische und technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Auch in diesem Zusammenhang werden die Anforderungen der DSGVO vollumfänglich eingehalten. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet, sodass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

GRI 418-1 Verletzung des Schutzes der Kundendaten und Beschwerden

Fraport hat 2018 keine begründeten Beschwerden ermittelt.

GRI 419 Sozio-ökonomische Compliance

GRI 419-1 Sanktionen wegen Verstößen im sozialen und wirtschaftlichen Bereich

Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Die Umweltgutachterorganisation Institut für Umwelttechnik Dr. Kühnemann und Partner GmbH, vertreten durch die Unterzeichnenden Dr. Burkhard Kühnemann mit der Zulassungsnummer DE-V-0103 sowie Herrn Ulrich Schmidt mit der Zulassungsnummer DE-V-0366, akkreditiert oder zugelassen für den Bereich NACE 52.23, wurde von der Fraport AG beauftragt, für die Registrierungsnummer DE-125-00032 eine unabhängige beschränkte Bestätigung ausgewählter, im Nachhaltigkeitsbericht 2018 veröffentlichter Umweltkennzahlen zu leisten.

Geltungsbereich der Prüfung

Die gemäß den Anforderungen nach der Global Reporting-Initiative geprüften Kennzahlen befinden sich im Kapitel Umwelt sowie im Kapitel Kennzahlen, Abschnitt „Umwelt“.

Der Geltungsbereich dieser Bestätigung umfasst die Umweltkennzahlen des Unternehmens

- > Fraport-Muttergesellschaft
- am Standort Flughafen Frankfurt für das Jahr 2018.

Prüfansatz

Im Rahmen der Prüfung haben wir folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- > Prüfung der Umweltkennzahlen nach den Prinzipien der
 - Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS)
 - ISO 14001
 - ISO 17021
 - ISO 19011

Schlussfolgerung

Auf Grundlage unseres Prüfansatzes sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die geprüften Kennzahlen nicht angemessen dargestellt sind.

Kriterien der Berichterstattung

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung wendet die Fraport AG die Richtlinien der Global Reporting-Initiative Standards Core-Version an. Die Verantwortung für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts unter Berücksichtigung der vorgenannten Richtlinien liegt beim Vorstand der Fraport AG.

Frankfurt am Main, den 07/03/2019



Geschäftsadresse: Prinzenstraße 10a, 30159 Hannover
Zulassungsnummer: D-V-0133

Dr. Kühnemann Institut
und Partner für
Umwelt
technik

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Internet: www.fraport.de

Kontakt Investor Relations

Fraport AG
Christoph Nanke
Finanzen & Investor Relations
Telefon: +49 (0) 69 690-74840
Telefax: +49 (0) 69 690-74843
E-Mail: verantwortung@fraport.de
Internet: www.fraport.de/verantwortung
Internet: www.meet-ir.de

Veröffentlichungstermin

8. Mai 2019

Redaktionsschluss

April 2019

Layout

Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts wird teilweise die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Sprachform ein.

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Finanzen & Investor Relations
60547 Frankfurt am Main

www.fraport.de