

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die Vorgaben der §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e Handelsgesetzbuch (HGB) sowie die Vorgaben der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (EU-Taxonomie-Verordnung). Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung betriebswirtschaftlich nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit geprüft. Der uneingeschränkte Vermerk ist am Ende des Geschäftsberichts enthalten.

Die Kapitel „Steuerung“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den beiden Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2022 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ zu entnehmen. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Struktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ zu finden. Risiken in Bezug auf die nichtfinanziellen Aspekte berücksichtigt Fraport im konzernweiten Risikomanagementsystem (siehe Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

Diese Erklärung ist geprägt von der im Geschäftsjahr 2021 weiter vorherrschenden Coronavirus-Pandemie und thematisiert insbesondere die Auswirkungen auf den Fraport-Konzern und die konkreten Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz in den betroffenen Aspekten (siehe auch Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“).

Verwendung von Rahmenwerken

Für eine strukturierte Darstellung der Inhalte nach § 289c HGB in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung richtet sich Fraport nach den Standards der Global Reporting Initiative 2016 (GRI). Die Konzepte zu den Aspekten orientieren sich an der Struktur der GRI-Managementansätze. Das betrifft die Wesentlichkeitsanalyse (GRI 101-Managementansatz) sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“ (GRI 103-Managementansatz). Darüber hinaus gibt das ESG-Factbook, das unter www.fraport.com/de/publikationen ab März 2022 verfügbar ist, eine detaillierte Übersicht über die relevanten GRI-Indikatoren im Fraport-Konzern. Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Zusammenhänge mit dem Abschluss

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

Ableitung der Wesentlichkeit

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

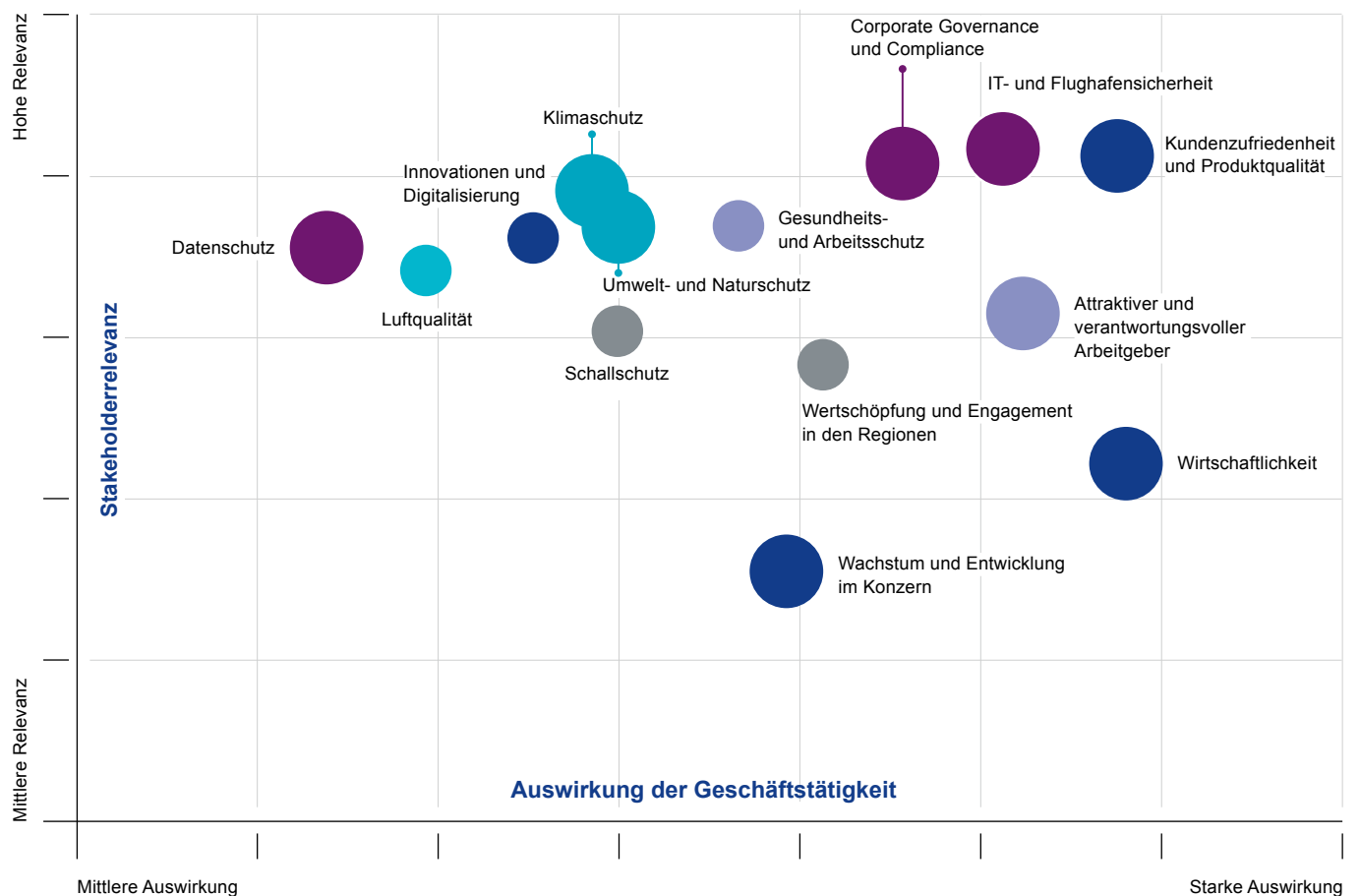
Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern wurden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit der Passagiere im Konzern, sowie die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Basis für die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. Dabei bestätigen das Fraport-

Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenbewohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nehmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, seine Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport.

Für das Jahr 2021 hat der Vorstand in einem strukturierten Prozess aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen Anpassungen in der Wesentlichkeitsmatrix beschlossen. Die aktualisierte Wesentlichkeitsmatrix ist unten dargestellt. Die Themen „Klimaschutz“ sowie „Umwelt- und Naturschutz“ weisen eine höhere Relevanz für die langfristige Geschäftstätigkeit und für die Stakeholder auf. Dies leitet sich sowohl aus der öffentlichen Diskussion als auch aus den Schwerpunkten im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung ab. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie hat die Geschäftstätigkeit höhere Auswirkungen auf das Thema „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ und es steigt auch in der Stakeholderrelevanz. Das Thema „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ ist ebenfalls relevanter für die Stakeholder, da durch die Coronavirus-Pandemie bedingte Reisebeschränkungen und spezielle Auflagen für den zivilen Luftverkehr die Reisekette für die Kunden stärker beeinträchtigen. Darüber hinaus hat die Geschäftstätigkeit höhere Auswirkungen auf die Themen „Wirtschaftlichkeit“ sowie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“. Ursache dafür ist die höhere Verschuldung zur langfristigen Sicherung der Liquidität infolge der Coronavirus-Pandemie sowie die Herausforderung, dass trotz umfassender personalwirtschaftlicher Maßnahmen im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ qualifiziertes und motiviertes Personal in hinreichender Zahl sichergestellt werden muss. Eine umfängliche Wesentlichkeitsanalyse unter Beteiligung der internen und externen Stakeholder wird durchgeführt, sobald es die Rahmenbedingungen wieder zulassen.

Wesentlichkeitsmatrix



Relevanz für die langfristige Geschäftstätigkeit

○ hoch ○ mittel

● Unternehmensführung

● Wertschaffung

● Beschäftigte

● Gesellschaft

● Umwelt

Die wesentlichen Sachverhalte sind gemäß § 289c Absatz 2 HGB den berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet. Über diese berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekte hinaus hat Fraport „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“ als einen zusätzlichen Aspekt identifiziert. Die Zuordnung der Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden. Der aspektübergreifende Sachverhalt „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in einem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Zuordnung der wesentlichen Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten

Nichtfinanzieller Aspekt	Sachverhalte		
Corporate Governance und Compliance	Achtung der Menschenrechte	Bekämpfung von Korruption und Bestechung	
Umweltbelange	Klimaschutz	Umwelt- und Naturschutz	Luftqualität
Kundenzufriedenheit und Sicherheit	Kundenzufriedenheit und Produktqualität	IT- und Flughafensicherheit	Datenschutz
Arbeitnehmerbelange	Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Gesundheits- und Arbeitsschutz	
Sozialbelange	Gesellschaft	Schallschutz	Engagement in den Regionen

Die Hauptversammlung stimmte am 26. Mai 2020 dem Vorschlag des Aufsichtsrats zu, das Vergütungssystem für den Vorstand im Zusammenhang mit der Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie in das Aktiengesetz (AktG) anzupassen. Das Vergütungssystem beinhaltet infolgedessen zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Elemente. Für das Geschäftsjahr 2021 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks am Standort Frankfurt in Form eines Power Purchase Agreements (PPA) für Energiebezug aus Windkraftanlagen sowie die Baufertigstellung von Flugsteig G bis Ende Januar 2022 festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter www.fraport.com/de/publikationen).

Identifikation von Risiken

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

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

Für das Geschäftsjahr 2021 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Gefährdungen hinaus keine weiteren berichtspflichtigen Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

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

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

Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch dazu verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten zu fordern und sicherzustellen.

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

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur: Sie reicht von Architektenleistungen über die Instandhaltung und den Ausbau von Flughafeninfrastruktur, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Bei der Fraport AG (inklusive des Projekts Ausbau Süd) gingen mehr als 41 % des Gesamtauftragsvolumens an Unternehmen in der Rhein-Main-Region. Etwa 99 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 792 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, 0,5 % innerhalb der EU und circa 0,4 % in den USA, Großbritannien, in der Schweiz und Kanada vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten, gilt die erste Stufe der Lieferkette als unkritisch. Durch die Coronavirus-Pandemie war das Auftragsvolumen mit Dritten von 2019 zu 2020 spürbar eingebrochen. Auf diesem niedrigen Niveau stabilisierten sich die Kennzahlen im Jahr 2021. Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG (inklusive des Projekts Ausbau Süd) sind die Unternehmen Calvias Gebäudetechnik GmbH, Caverion Deutschland GmbH, Prinzing Elektrotechnik GmbH, Lindner SE und Sauter-Cumulus GmbH. Bei diesen Firmen hat die Fraport Ausbau Süd GmbH vor Vergabe ein umfangreiches Business-Partner-Screening durchgeführt.

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

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

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

Die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd hat für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere für das Terminal 3 in Frankfurt, aufgrund der Projektgröße und -komplexität einen separaten Beschaffungsprozess festgelegt. Bereits mit der Abgabe eines Angebots sind Bauunternehmen dazu verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) und dem

Mindestlohngesetz (MiLoG) einzuhalten. Zudem sollen sie Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen (zum Beispiel Lohnausgleichs- und Urlaubskassen) der Tarifparteien leisten und auch nur Nachunternehmer oder sonstige Dritte beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil. Für den Bau von Terminal 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern, bevor neue Geschäftsbeziehungen aufgenommen werden.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung bestimmt der Vorstand die Werte und Verhaltensregeln des Fraport-Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten bei Führungskräften und Beschäftigten. Die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist daher wesentlicher Bestandteil des weltweit geltenden **Fraport-Verhaltenskodexes**. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu den im Verhaltenskodex genannten Grundwerten und positioniert sich klar gegenüber Korruption mit dem „Nulltoleranzprinzip“.

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

Die konzernweiten Mindestvorgaben für die lokalen CMS wurden im Jahr 2021 grundlegend überarbeitet und erweitert: Die Mindestvorgaben erfordern nun von den Konzern-Gesellschaften umfassende Regelungen im Umgang mit Geschenken und Einladungen, Interessenkonflikten sowie der Compliance-Prüfung von Geschäftspartnern. Darüber hinaus wurden einheitliche Vorgaben für die Bearbeitung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße (sogenannte Internal Investigations) vorgesehen. Die Überarbeitung dient der Erhöhung des Schutzniveaus im Konzern und trägt zur Standardisierung und Vereinheitlichung von Compliance-Prozessen maßgeblich bei. Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften implementierten die angepasste Konzern-Richtlinie weitestgehend im Geschäftsjahr 2021. Fraport Greece hat auch eine elektronische Plattform entwickelt, um allen Mitarbeitenden Zugang zu den aktuellen Richtlinien und Prozessanweisungen zu ermöglichen, bei Fraport USA wurde die Rolle des Compliance Direktors geschaffen. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat ein Training zum Thema Nachhaltigkeit und Korruptionsprävention zusammen mit Lieferanten organisiert.

Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt dem Vorstand Retail und Real Estate.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine **Compliance-Risikoanalyse**, die regelmäßig durchgeführt wird und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen.

Der für Compliance zuständige Bereich informiert den Vorstand in einer halbjährlichen **Berichterstattung** über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

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

Den Umgang mit Einladungen und Geschenken für die Beschäftigten der Fraport AG legt eine eigene **Richtlinie** fest. Diese regelt unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen. Zudem gibt es

eine interne Richtlinie, wie mit Interessenkonflikten umzugehen ist. Die Beschäftigten der Fraport AG sind dazu verpflichtet, offenzulegen, wenn sie in Situationen geraten, in denen persönliche Interessen nicht mit den geschäftlichen Interessen von Fraport übereinstimmen. Anzeigepflichtige Sachverhalte können so elektronisch offengelegt und Maßnahmen dagegen eingeleitet werden. Dies unterstützt die Beschäftigten dabei, die bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

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

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

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

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

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

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

Im Jahr 2021 wurde der Fraport-Verhaltenskodex umfassend überarbeitet. Die Änderungen zielen auf eine bessere Verständlichkeit und stärkere Nähe zur Belegschaft, aber auch den übrigen Stakeholdern, um Compliance-Grundsätze noch besser im Tätigkeits- und Arbeitsumfeld von Fraport zu verankern. Unverändert bleibt die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ein wesentlicher Bestandteil des Verhaltenskodex.

Leistungsindikator – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

Achtung der Menschenrechte

Ziel – Fraport strebt die Einhaltung der internationalen Verhaltenskodizes an, zu denen sich Fraport bekennt, insbesondere der Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und der Kernarbeitsnormen der International Labor Organization.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der konzernweiten Achtung der Menschenrechte. Verstöße können Beschäftigte über **Hinweisgebersys-**

teme melden, die weltweit genutzt werden und frei über einen Internetlink zugänglich sind. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsperson sowie die interne Vertrauensperson wenden. Identifikation, Meldung und Berichterstattung – so ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante Hinweise dazu erlangt.

Die Achtung der Menschenrechte ist im konzernweit verbindlichen **Fraport-Verhaltenskodex** verankert: Fraport hat sich darin verpflichtet, das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen zur Regelung der allgemeinen Arbeitsbedingungen im Fraport-Konzern zu achten.

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

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

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

Leistungsindikatoren – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Ziel – Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Das Ziel ist daher, die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen kontinuierlich zu verbessern. Die **Globalzufriedenheit der Passagiere** sowie die **Gepäck-Konnektivität** gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten, Passagieren und Kunden hat oberste Priorität. Im Jahr 2021 galt es weiterhin vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie, insbesondere das Infektionsrisiko an den Konzern-Flughäfen zu verringern.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Mit Wiedereröffnung des Terminals 2 am 1. Juni 2021 nach über 400 Tagen Schließung wurden im Vorfeld sämtliche Infektionsschutzmaßnahmen, die seit Ausbruch der Coronavirus-Pandemie im Terminal 1 implementiert wurden, auch auf das Terminal 2 flächendeckend angewendet. Passagierservices, wie zum Beispiel der Flughafen-Infoschalter, wurden nach vorübergehender Einstellung beziehungsweise Reduzierung mit steigendem Passagieraufkommen wieder aufgenommen und ausgeweitet. Beispielsweise wurden vier weitere digitale Informationsschalter (Info Gates) für Fluggäste in Betrieb genommen. Das digitale Informationsangebot zur kontaktfreien persönlichen Interaktion mit Informationspersonal wurde auf zwölf Standorte im Terminal 1 und Terminal 2 ausgeweitet, um alle Fluggäste frühzeitig über aktuelle Reisebestimmungen, Vorsorgemaßnahmen sowie Verhaltensrichtlinien am Flughafen Frankfurt zu informieren.

Fraport hat die im August 2020 wieder aufgenommene Fluggastbefragung **Fraport-MONITOR** im ersten Halbjahr 2021 fortgeführt, allerdings mit einer gegenüber dem Zeitraum August bis Dezember 2020 nochmals reduzierten monatlichen Fallzahl. Parallel zu der regulären Dauerfluggastbefragung führte Fraport einen im September 2020 gestarteten Methodentest fort. Bei dem Test

wurden im ersten Halbjahr 2021 monatlich 400 Passagiere nicht mehr persönlich befragt, sondern selbst den Fragebogen des Fraport-MONITOR ausfüllten. Dies erfolgte auf ihrem eigenen mobilen Endgerät (Smartphone, Tablet, Laptop) oder auf einem von den Interviewern vor Ort gestellten Tablet. Der sprachlich leicht angepasste digitale Fragebogen stand den Befragten dabei erstmals in acht unterschiedlichen Sprachen zur Verfügung. Mit der Fortführung des Methodentests konnten weitere Daten und Erfahrungen gesammelt werden, sodass Mitte des Jahres 2021 die bisherige Face-to-Face-Befragung durch diese digitale Selbstausfüller-Befragung abgelöst werden konnte.

Die **Globalzufriedenheit der Passagiere** ist auch an den ausländischen Konzern-Flughäfen ein relevanter nichtfinanzieller Leistungsindikator. Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, wurden an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt: Am Flughafen in Ljubljana wurde die Terminalerweiterung 2021 erfolgreich abgeschlossen. In Griechenland wurde neben einer Verbesserung des Check-in-Prozesses, um lange Wartezeiten zu vermeiden, 2021 auch die kontaktlosen Sicherheitskontrollen eingeführt. Zudem wurde ein besonderer Fokus auf Hygienemaßnahmen zur Infektionsvermeidung, Sauberkeit der Terminals und den Komfort der Passagiere gelegt.

Die Fluggastbefragungen an den internationalen Konzern-Flughäfen waren im Jahr 2021 aufgrund des geringen Passagieraufkommens weiterhin reduziert. Die Umfragen fanden in einem kürzeren Zeitraum statt sowie mit einer geringeren Anzahl an Befragten. Aus diesem Grund wurde am Flughafen in Ljubljana im dritten Quartal 2021 die Qualität der Serviceleistung unter anderem am Check-in und der Sicherheitskontrolle, aber auch im Retailbereich, mithilfe der Mystery-Shopping-Methode gemessen. Im August 2021 wurde zugleich die reguläre Kundenzufriedenheitsbefragung wieder aufgenommen. An den Flughäfen in Varna und Burgas wurden weiter Fragebogen in Papierform verteilt, wenn auch in geringerem Umfang. Die Umfragen am Flughafen in Lima wurden mit Fokus auf die Schutzmaßnahmen in den Servicebereichen in reduziertem Umfang wiederaufgenommen. An den griechischen Flughäfen wurde die Befragung zur Kundenzufriedenheit im Jahr 2021 erneut ausgesetzt.

Im Jahr 2020 wurde ein detailliertes **Maßnahmenprogramm** in den Konzern-Gesellschaften und am Standort Frankfurt umgesetzt und 2021 weiterentwickelt, um nach dem Lockdown einen sicheren Flug- und Terminalbetrieb zu gewährleisten und um die Ausbreitung des Coronavirus unter Beschäftigten und Fluggästen zu verhindern.

Die **Schutzmaßnahmen** hat Fraport am Flughafen Frankfurt in Abstimmung mit den zuständigen Gesundheitsbehörden und im Einklang mit allen regulatorischen Anforderungen umgesetzt. Wesentliches Ziel ist, den EASA-Empfehlungen „COVID-19 Aviation Health Safety Protocol“ (Version 1.1 vom 21. Mai 2020) zu folgen. Bodenmarkierungen an Stellflächen und Gepäckbändern weisen seitdem auf die Abstandsregelungen hin. Ein Mindestabstand von 1,5 Meter sollte, wo möglich, eingehalten werden. Wo kein Abstand möglich ist, kommen Plexiglasscheiben und Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz. Zusätzlich erläutern Monitore und mehrsprachige Terminaldurchsagen die geltenden Abstands- und Hygieneregeln. Bilden sich dennoch Menschentrauben, sorgen Fraport-Beschäftigte für geordnete Reihen. Im Terminal herrscht für alle, die älter als sechs Jahre sind, die Pflicht, eine medizinische Schutzmaske zu tragen. Außerdem weist Fraport darauf hin, regelmäßig die Hände zu waschen und zu desinfizieren. Als weitere wichtige Maßnahme wurde das am Flughafen etablierte Feedbacksystem auf den Sanitäranlagen zur Bewertung der Sauberkeit weitestgehend auf eine kontaktlose Lösung umgestellt. Fluggäste haben nun die Möglichkeit, berührungslos eine Rückmeldung zu geben, die zur Optimierung der Reinigungsleistung genutzt wird.

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten am Flughafen Frankfurt hat der TÜV Hessen im Januar 2021 wiederholt geprüft und erneut mit dem **TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“** ausgezeichnet. Eine detaillierte Prüfung gab es beispielsweise bei den Reinigungs- und Desinfektionsverfahren, Social-Distancing-Maßnahmen und -Kontrollen, beim Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, der Verfügbarkeit von Desinfektionsmitteln, der Nutzung standardmäßiger persönlicher Schutzausrüstung durch das Flughafenpersonal sowie den internen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte.

Auch an den internationalen Konzern-Flughäfen wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um Passagiere und Beschäftigte zu schützen und gleichzeitig eine reibungslose Reise zu ermöglichen. In den Terminals wurden Bodenmarkierungen und Plexiglasscheiben installiert, Handdesinfektionsmittel bereitgestellt sowie Poster, die auf aktuelle Regelungen hinweisen, angebracht. Die Häufigkeit und die Intensität der Reinigung wurden erhöht. Beschäftigte wurden in Bezug auf die Schutzmaßnahmen und entsprechende Richtlinien geschult und mit Schutzmasken ausgestattet.

Der internationale Flughafenverband ACI zeichnete die organisatorischen, infrastrukturellen und personellen Corona-Schutzmaßnahmen am Flughafen Frankfurt mit Verleihung der „**Airport Health Accreditation**“ aus. Die Akkreditierung erfolgte im Rahmen eines strukturierten Bewertungsprozesses entlang der Gesamtprozesskette des Flughafens sowie im Hinblick auf die Einbindung sämtlicher Stakeholder. Auch die griechischen Konzern-Flughäfen sowie die Konzern-Flughäfen in Varna und Burgas erhielten die **Airport Health Accreditation**.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nicht-finanziellen Leistungsindikators **Gepäck-Konnektivität** (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu halten, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performancegespräche eng mit den Fluggesellschaften umgesetzt werden.

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

Leistungsindikatoren – Die Globalzufriedenheit der Passagiere sowie die Gepäck-Konnektivität gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

IT- und Flughafensicherheit

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

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

IT-Sicherheit

Ziel – 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. Unser Ziel ist es daher, all unsere IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung zu schützen.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Mit einem aktiven und vorbeugenden **IT-Sicherheitsmanagement** schützt Fraport IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Dieses ist grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden. Im Jahr 2021 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001 und wird im Rahmen dessen regelmäßig von externen Auditoren geprüft. Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits wie auch in der zuletzt 2021 durchgeführten KRITIS-Prüfung nach dem IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen (KRITIS) festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) weiterentwickelt.

Im Rahmen eines **Arbeitskreises** innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstan-

dards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen KRITIS-Anforderungen. Das Ziel ist es, durch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Prüfung, ob regulatorische Vorgaben eingehalten werden, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

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

Leistungsindikator – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafengeländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen.

Ziel – Bei allen betrieblichen Prozessen gilt es die Sicherheit aller Personen an den Fraport-Flughäfen zu gewährleisten.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Zu den Maßnahmen gehören **Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Zugangskontrolle** von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten. In regelmäßigen Treffen informieren sich Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleister und Behörden gegenseitig im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus.

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

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

Safety

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

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

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (**ERIC**) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Fraport

Emergency Team (F.E.T.), bestehend aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, wird bei Bedarf aktiviert, um sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige zu kümmern.

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

Security

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

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

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Jahr 2020 wurde auf die Corona-Entwicklung reagiert: Die Fraport AG hat Kontrollprozesse angepasst, um die Sicherheit weiter zu gewährleisten und gleichzeitig Ansteckungsgefahren zu minimieren.

2021 wurden die Maßnahmen weiterentwickelt. Im Mai 2021 wurde mit „Click2Drive“ erstmals eine kennzeichenbasierte, voll-automatisierte Zufahrtskontrolle in der Cargo City Süd (CCS) eingeführt. Damit konnte die Verkehrssteuerung in der CCS deutlich verbessert werden.

Leistungsindikator – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

Datenschutz

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, wurden die bestehenden Prozesse in ein **Datenschutzmanagementsystem** implementiert und eine Datenschutzrichtlinie umgesetzt. In der **Datenschutzrichtlinie** hat der Vorstand die Grundsätze, Verfahren und Pflichten festgelegt, die von allen Beschäftigten zu beachten sind, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit personenbezogene Daten wie Name, Adresse, Personalnummer oder IP-Adresse erfassen, offenlegen, übermitteln, ändern, speichern oder löschen. Spezifische Themen des Datenschutzes, wie zum Beispiel Betroffeneninformation oder Betroffenenrechte, wie auch die Löschung von Daten wurden in Handlungsleitfäden beschrieben. Die Handlungsleitfäden sind als Anlage zur Datenschutzrichtlinie für alle Beschäftigten verbindlich umzusetzen. Umfangreiche **Schulungskonzepte** wie ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen wurden etabliert.

Der **Datenschutzbeauftragte** der Fraport AG überwacht, ob alle Datenschutzvorschriften im Unternehmen eingehalten werden. Er berichtet dem Vorstand unmittelbar und ist bei der Ausübung seiner Aufgaben weisungsfrei. Verstöße gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) werden direkt an ihn gemeldet – wahlweise anonym. Im Jahr 2021 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

Ein Großteil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen und aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich ist der Zugriff gestattet. Die Fraport AG erhebt personenbezogene Daten von Passagieren für die Nutzung der Parkhäuser, für die Gepäckabfertigung sowie für spezifische Prozesse im Terminal. Daher wurden

besondere Regelungen im Zuge der Implementierung biometrischer Passagierprozesse (biometrische E-Gates an der integrierten Vorkontrolle) etabliert. Die Reisedaten verarbeiten ausschließlich die Airlines. Für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt bestehen klare Vorgaben, um die Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten sicherzustellen. Darin ist auch geregelt, inwiefern Behörden die Fraport-Videotechnik mitnutzen dürfen.

Als Folge der Coronavirus-Pandemie erhob die Fraport AG bis Ende Oktober 2021 personenbezogene Daten in den Kantinen und Restaurants in den Terminals, um mögliche Infektionsketten nachvollziehen zu können. Gemäß der Hessischen Verordnung zu Infektionsschutzmaßnahmen in der jeweils gültigen Fassung werden die Daten nach vier Wochen vernichtet.

Das Arbeiten aus dem Homeoffice, das pandemiebedingt innerhalb kurzer Zeit für eine große Anzahl Beschäftigter zur Anwendung kam, beschleunigte die Einführung entsprechender Kollaborationsplattformen. Dabei wirkte der Datenschutz stets auf die Umsetzung datenschutzfreundlicher Voreinstellungen hin. In diesem Zuge wurden auch Risikoanalysen in Form von Datenschutz-Folgenabschätzungen durchgeführt.

Der Stand des Datenschutzes ist Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001. Daneben verfasst der Datenschutzbeauftragte einen Tätigkeitsbericht. Ab 2022 werden in Qualitätsmanagementaudits regelmäßig Fragen zu Themen des Datenschutzes einfließen.

Der Vorstand wirkt bei der Fraport AG sowie den europäischen Konzern-Gesellschaften auf die Einhaltung der EU-Datenschutz-Grundverordnung und auf die fristgerechte Umsetzung von relevanten rechtlichen Anforderungen hin. Die Konzern-Gesellschaften haben neben **Schulungen** für Beschäftigte auch **technische Voraussetzungen** geschaffen, um den Datenschutz stets zu berücksichtigen. Die Konzern-Gesellschaften, die sich außerhalb der EU befinden, richten sich nach den Gesetzen zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben.

Leistungsindikator – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

Arbeitnehmerbelange

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

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

Der Personalstrategie wird grundsätzlich auch durch die drei nichtfinanziellen Leistungsindikatoren **Mitarbeiterzufriedenheit**, **Frauen in Führungspositionen** und **Krankenquote** jeweils in Deutschland Rechnung getragen. Eine weitere Kennzahl, die beim Monitoring der Unfallentwicklung verwendet wird, ist **LTIF (Lost Time Injury Frequency)**. Im Berichtsjahr 2021 stand weiterhin die Bewältigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auch unter personalwirtschaftlichen und personalpolitischen Gesichtspunkten im Fokus.

Der internationale Luftverkehr ist besonders von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen. Um die wirtschaftlichen Folgen des Verkehrseinbruchs am Flughafen Frankfurt zu reduzieren, führte Fraport auch im Jahr 2021 für weite Teile des Unternehmens die Kurzarbeit fort.

Damit auch zusätzlich zu den Sonderregelungen zur Kurzarbeit die Personalkosten gesenkt werden können, wurde für die deutschen Flughäfen, die mit dem Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) gebunden sind, ein **Notlagen-Tarifvertrag** vereinbart. Damit wurde neben der zeitlichen Verschiebung der Tarifierhöhungen, dem Entfall der tarifvertraglichen leistungsorientierten Bezahlung sowie einer erhöhten Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer an der betrieblichen Altersversorgung unter anderem die Option zur Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich vereinbart. Für die Fraport AG wurde unter Berücksichtigung des realisierten Personalabbaus auf die Umsetzung der Arbeitszeitverkürzung verzichtet und stattdessen eine flexiblere Arbeitszeit-

gestaltung in den operativen Bereichen entwickelt, mit der an verkehrsschwachen Tagen Arbeitseinsätze abgesagt und an verkehrsstarken Tagen nachgeholt werden können. Im Gegenzug sind betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen. Angesichts der anhaltenden Coronakrise ist der Notlagen-Tarifvertrag ein wichtiger Baustein, um das Unternehmen weiter zu stabilisieren und im notwendigen Maße Kosten zu senken.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ziel – Fraport möchte gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit hoch halten (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Abläufe an allen Standorten des Fraport-Konzerns wurde auch im Jahr 2021 die Mitarbeiterzufriedenheit nicht durch das Instrument des **Fraport-Barometers** erhoben. Angesichts der signifikanten Veränderungen von Inhalten und Rahmenbedingungen der Aufgabenerledigung aller Beschäftigten durch die Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den Betrieb ist eine valide Ermittlung von Zufriedenheitswerten und ein sinnvoller Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich gewesen. Stattdessen wurden die 2020 in der Fraport AG eingeführten Puls-Checks fortgesetzt. Die kurzen Online-Umfragen geben einen Einblick in das jeweils aktuelle Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Belegschaft. Auf Basis der Ergebnisse wurden die interne Kommunikation angepasst, Maßnahmen identifiziert und eingeleitet. Die Ergebnisse heben unter anderem die deutlichen Vorteile eines Heimarbeitsplatzes, wie die bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Arbeitsleben, hervor und zeigen gleichzeitig, wie wichtig Kommunikation, Flexibilität und der Ausbau von digitalen Strukturen sind. So wurde beispielsweise ein Konzept zur modernisierten Gestaltung der Arbeitswelt erstellt, auch und insbesondere unter Berücksichtigung der während der Coronavirus-Pandemie gemachten Erfahrungen. Die Erkenntnisse aus der Umfrage sind in die Erarbeitung einer Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten eingeflossen. Grundsätzlich dienen die Ergebnisse regelmäßiger Mitarbeiterumfragen allen internationalen Konzern-Flughäfen dazu, die Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich zu steigern.

Auch an den internationalen Konzern-Flughäfen wurde die Mitarbeiterzufriedenheit, auch wenn im geringeren Umfang und mit alternativen Methoden, weiterhin überwacht, um Maßnahmen zu ihrer Steigerung implementieren zu können. So wurden in Ljubljana beispielsweise Führungskräfte im Rahmen des Best-Leader-Programms weiterentwickelt. Fraport Greece bot über eine E-Learning-Plattform viele fachspezifische und Soft-Skill-Trainings an. In der Konzern-Gesellschaft Lima wurden individuelle Entwicklungspläne für die Beschäftigten eingeführt.

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

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines **Diversity-Managements** systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren. Ein deutliches Zeichen setzt Fraport konzernweit mit der Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“. Im Oktober 2021 wurde der Beitrag von Fraport-Auszubildenden – ein Film zum Thema „Was wäre der Flughafen ohne Vielfalt?“ – beim bundesweiten Teamwettbewerb für Vielfalt am Arbeitsplatz „Diversity Challenge der Charta der Vielfalt“ mit dem Publikumspreis prämiert. Der Film zeigt eindrücklich, dass der Flughafen sowohl auf Kundenseite als auch bei den Beschäftigten ohne Vielfalt nicht funktioniert. Am Konzern-Flughafen in Lima wurden Sensibilisierungsschulungen zum Thema Gleichstellung der Geschlechter durchgeführt und eine Präventionskampagne gegen sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz entwickelt.

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

Organisatorisch werden die Maßnahmen zur strategischen **Nachfolgeplanung** und die Betreuung des Top-Managements durch die Stabsstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“, die dem Vorstand Retail und Real Estate zugeordnet ist, wahrgenommen.

Die Betreuung der Führungskräfte der Ebenen drei und vier sowie das **Talentmanagement**, das sich vor allem um die Entwicklung potenzieller Führungskräfte kümmert, untersteht innerhalb des Zentralbereichs „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG dem Vorstand Arbeitsdirektor.

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den **Frauenanteil in Führungspositionen** zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Das Thema wurde im vergangenen Jahr im Personalausschuss des Aufsichtsrats platziert und die Maßnahmen dazu geschärft. Zu den langjährigen Maßnahmen gehören neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm, Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Förderung des Frauennetzwerks. Dazu gibt es die Möglichkeit, in Teilzeit zu führen. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen. Die wirtschaftliche Lage sowie das daraus resultierende konzernweite Restrukturierungsprogramm, um die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit zu sichern, haben im aktuellen Berichtsjahr die Vorhaben und Zielsetzung stark beeinflusst und dazu beigetragen, dass das gesetzte Ziel nicht erreicht wurde. Weiterhin wird beabsichtigt, die Potenzialträgerinnen eng zu begleiten und diese durch individuell erstellte Entwicklungspläne in ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen. Neue langfristige Zielsetzungen für die Kennzahl Quote der Frauen in Führungspositionen jeweils in der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Vorstands in der Fraport AG und für den Fraport-Konzern in Deutschland wurden beschlossen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Leistungsindikator – Mitarbeiterzufriedenheit in der Fraport AG und Frauen in Führungspositionen in der Fraport AG sowie im Konzern in Deutschland (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Ziel – Die Gesundheit, die Leistungsfähigkeit, die Motivation und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten und zu stärken, steht im Fokus der Präventionsarbeiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz des Fraport-Konzerns. Daher hat sich Fraport das Ziel gesetzt, die Anzahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich zu reduzieren und die Krankenquote in Deutschland mittelfristig zu stabilisieren und langfristig zu senken.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind in der **Konzern-Richtlinie „Arbeits- und Gesundheitsschutz“** enthalten. Die Konzern-Richtlinie erhöht die Verbindlichkeit und referenziert auf die Vorgaben der ISO 45001. Die hier definierten Grundlagen sind eigenverantwortlich von den Geschäftsführern umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine gewünschte Handlungsoption.

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

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie waren im Geschäftsjahr 2021 weiterhin allgegenwärtig - sowohl im privaten als auch im beruflichen Umfeld. Fraport hat an den internationalen Konzern-Flughäfen ebenso wie am Standort Frankfurt betrieblich weiter darauf reagiert, und es gelang, die verschiedensten behördlichen Auflagen für einen sicheren Betrieb zeitnah zu bewerten und umzusetzen. Es wurden umfangreiche sanitäre Maßnahmen getroffen und die Beschäftigten dazu aufgerufen, die Hygieneanweisungen zu befolgen. Viele Beschäftigte arbeiten bis heute aus dem Homeoffice, um Infektionsketten zu verhindern. Zudem wurde in den Konzern-Gesellschaften ein detailliertes Kommunikationsangebot rund um das Thema Coronavirus-Pandemie entwickelt, um die Beschäftigten zu informieren und ihre Fragen zu beantworten.

Am Standort Frankfurt organisierte die Arbeitsmedizin der Fraport AG weiterhin im Zuge der Pandemiebekämpfung eine Infektionskettenverfolgung analog der Arbeit der öffentlichen Gesundheitsämter. Bei Verdachtsfällen sowie in Bezug auf Kontaktpersonenmanagement (contact tracing) und gesundheitlichen Fragen zum Thema SARS-CoV-2/COVID-19 stand die Beratung durch die Betriebsärzte der Arbeitsmedizin zur Verfügung.

Mit der fortschreitenden Aktualisierung der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) die erforderlichen Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz konkretisiert. Um die Umsetzung im operativen Betrieb zu erleichtern haben die Stabstellen Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin die bestehende Handlungshilfe zur Organisation des Betriebs während der Coronavirus-Pandemie weiterentwickelt. Damit erhalten Führungskräfte und Beschäftigte konkrete Empfehlungen und Schutzmaßnahmen, um den Arbeitsalltag sicherer zu gestalten, zum Beispiel Hinweise zum richtigen Lüften der Besprechungs- und Büroräume oder zum korrekten Verhalten bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen.

Impfungen gegen SARS-CoV-2 als wichtige Maßnahme zur Eindämmung der Pandemie wurden ebenfalls durch die medizinischen Dienste sowie die Arbeitsmedizin der Fraport AG durchgeführt. Zunächst wurden Impfungen im Rahmen der hausärztlichen Versorgung im Medical Center ab April 2021 angeboten. Zur Forcierung des Impffortschrittes hat Fraport zwei Impfzentren eingerichtet, die von den medizinischen Diensten und der Arbeitsmedizin der Fraport AG betrieben wurden. Die Einbindung der Betriebsärzte der Fraport AG in die Impfkampagne erfolgte gemäß Verordnungslage ab Juni 2021. Auch nach Schließung der Impfzentren wurde ein kontinuierliches Impfangebot im Medical Center aufrechterhalten. Darüber hinaus wurden allen Konzernbeschäftigten kontinuierlich gemäß Verordnungslage kostenfreie Selbsttests angeboten. Die **Unterweisung „Coronavirus-Pandemie-Schutzmaßnahmen“** für alle Beschäftigten wurde regelmäßig aktualisiert und bietet einen Überblick über die aktuellen Verhaltensempfehlungen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie haben auch im Jahr 2021 viele Beschäftigte von zu Hause gearbeitet. Um allen Mitarbeitenden auch von dort ein sicheres Arbeiten zu gewährleisten, hat der Arbeits- und Gesundheitsschutz eine „SafetyCard“ erstellt. Anschauliche Darstellungen vermitteln darin einen Überblick über Vorsichtsmaßnahmen, wichtige Informationen und Notfallnummern bei Tätigkeiten am häuslichen Arbeitsplatz.

Dadurch, dass viele Präsenzeinrichtungen wie Fitnessstudios pandemiebedingt schließen mussten, viele Beschäftigte in Kurzarbeit waren und zunehmend zu Hause arbeiten, hat das Fraport-Gesundheitsmanagement die **digitalen Gesundheitsangebote** erweitert. Dazu zählten virtuelle Angebote im Bereich der psychologischen Beratung, der Suchtberatung, virtuelle Sportangebote, zahlreiche Newsletter sowie eine virtuelle Laufveranstaltung. In das Leistungsportfolio des Gesundheitsmanagements ging zudem das Thema Betriebssport über, das nun sukzessive strukturiert und ausgebaut wird.

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

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

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Für die Kennzahl LTIF, die sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio) berechnet, ist das Ziel, einen Wert in Höhe von 22,5 bis zum Jahr 2025 zu erreichen. Die Konzern-LTIF erhöhte sich im Berichtsjahr 2021 sich auf 22,1 (angepasster Vorjahreswert: 14,5). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zu 2020 gestiegene Verkehrsaufkommen sowie der damit verbundenen Reduzierung der Kurzarbeitsquoten zurückzuführen.

An den internationalen Konzern-Gesellschaften wurden unterschiedliche Programme und Schulungen zum Thema Arbeitssicherheit durchgeführt, um die Beschäftigte über Hygieneschutzmaßnahmen und -verfahren zu informieren. Zudem wurden Impfangebote an den Flughäfen in Slowenien, Griechenland, Bulgarien und Brasilien zur Verfügung gestellt.

Leistungsindikator – LTIF im Konzern, Krankenquote im Konzern in Deutschland sowie in der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Sozialbelange

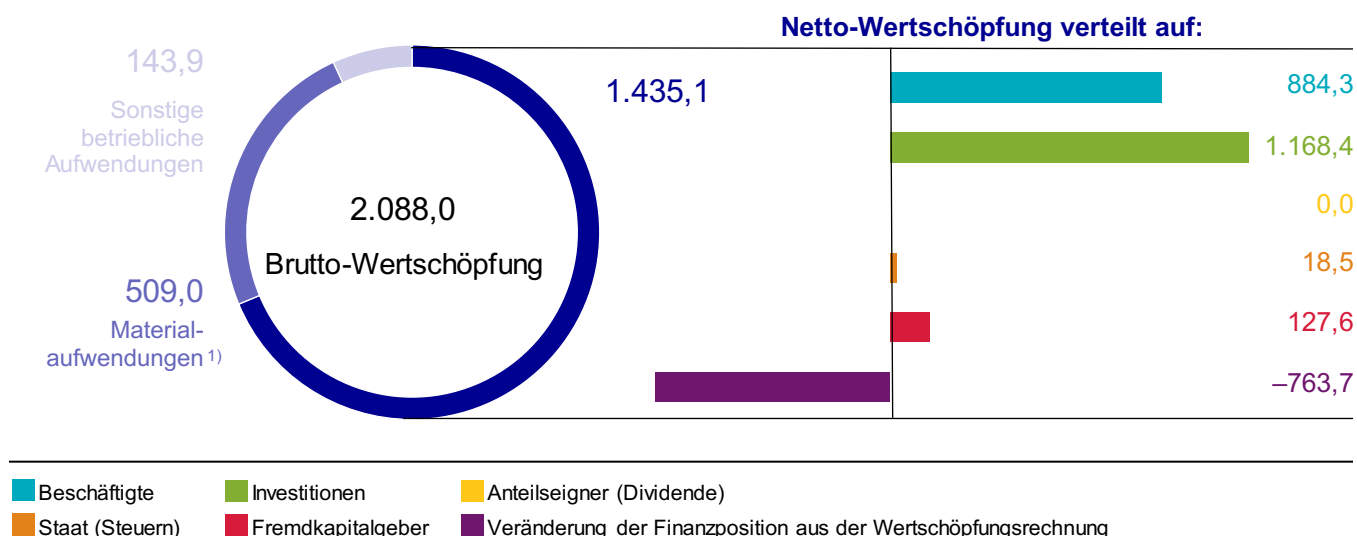
Der Flughafen Frankfurt ist eine der größten lokalen Arbeitsstätten Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen in Unternehmen, die Fraport mit dem Bau und der Modernisierung der Flughafeninfrastruktur beauftragt.

Engagement in den Regionen

Ziel – Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Region beizutragen und die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) jährlich zu steigern.

Unternehmensleistung

in Mio €



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

Zur direkten Wertschöpfung des Konzerns zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr belief sich die Unternehmensleistung auf rund 2,1 Mrd € (+22,8%). Die Netto-Wertschöpfung betrug im Berichtsjahr rund 1,4 Mrd € (im Vorjahr: rund 1,1 Mrd €). Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafenmitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughäfen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

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

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

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

Durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sieht sich die Fraport AG weiterhin gezwungen, Ausgaben, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen, zu reduzieren. Bis auf bestehende Verträge und bereits zugesagte Förderungen werden daher bis auf Weiteres keine finanziellen Unterstützungen in den Bereichen **Sponsoring und Spenden** bereitgestellt. 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 mittelfristig Verträge geschlossen hat. Im Bereich Basketball sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt mit Spenden auch das Projekt „Basketball macht Schule“.

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

Mit der Stiftung **ProRegion** unterstützt Fraport seit über 22 Jahren finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Neben Projekten zur beruflichen und sozialen Integration von jungen Menschen mit Flucht- oder Migrationshintergrund werden kontinuierlich Projekte zur Berufsorientierung und Kompetenzfeststellung in allgemeinbildenden Schulen gefördert. Da die Stiftung lediglich fördernd tätig ist, ist sie auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit bewährten Trägern der Jugendberufsbildung angewiesen. Dazu gehören die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e.V., der Evangelische Verein für Jugendsozialarbeit, die KUBI Gesellschaft für Kultur und Bildung gGmbH, das Berufsbildungswerk Südhessen in Karben sowie die Fachstelle „Pilot“ des Evangelischen Kirchenkreises Hanau.

Als einer der größten Arbeitgeber in Hessen setzt sich die Fraport AG über das **Berufsvorbereitungsprogramm** Startklar für die berufliche Integration junger Menschen ein. Die Gemeinschaftsinitiative BIFF (Berufliche Integration von Flüchtlingen in Frankfurt Rhein-Main) endete im Jahr 2021. Rund 50 Prozent aller Teilnehmenden haben bislang das jährliche Programm erfolgreich abgeschlossen und begannen eine Berufsausbildung.

An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Bei den Spenden- und Sponsoringaktivitäten stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie musste auch im Jahr 2021 bei den internationalen Konzern-Gesellschaften ein Großteil der Maßnahmen verschoben werden, bis eine deutliche Verbesserung des Verkehrsaufkommens und somit der wirtschaftlichen Situation eintritt.

Leistungsindikator – Jährliche Steigerung der Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung).

Schallschutz

Ziel – Mit Lärmreduzierung und Schallschutzmaßnahmen möchte Fraport einen Ausgleich zwischen Mobilitätsangebot am Flughafen und wirtschaftlichem Erfolg auf der einen Seite und Lebensqualität der Menschen im Umfeld des Flughafens auf der anderen Seite schaffen. Das ist als eine Daueraufgabe zu verstehen, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten. In Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Wert zu halten.

An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen und lokalen Regelungen zum Lärmschutz umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechende Monitoringsysteme implementiert..

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Um die Lärmbelastung möglichst gering zu halten, wirkt Fraport über die gesetzlichen Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen hin, die die Fluglärmbelastung verringern.

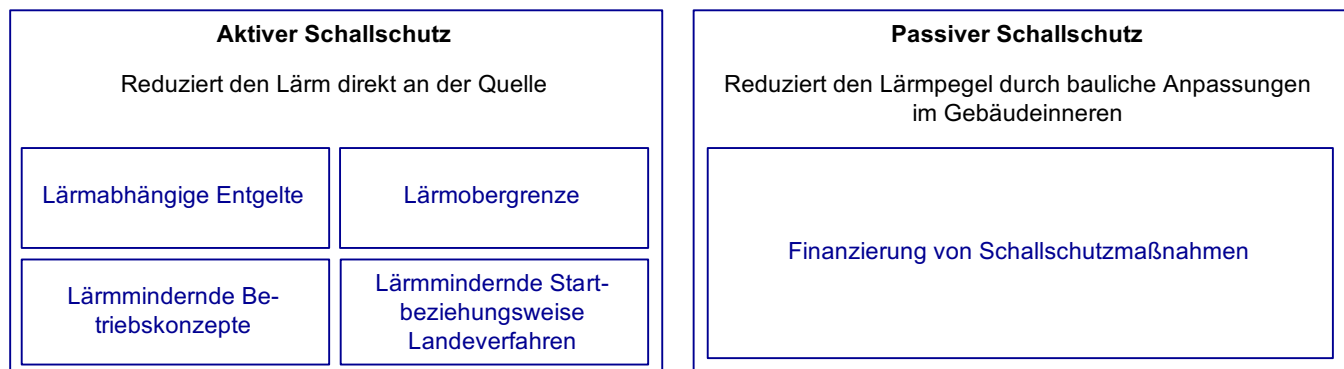
Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Auch an den griechischen Flughäfen in Thessaloniki, Korfu und Rhodos ist seit 2021 ein permanentes **Fluglärm-Monitoring** implementiert. Außerdem können in Griechenland zukünftig Fluglärmbeschwerden über die Corporate Websites eingereicht und direkt bearbeitet werden. Des Weiteren wurde am Konzern-Flughafen in Lima ein System zur Überwachung des Umgebungslärms eingeführt. Daneben wurde ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften, nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind.

In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen: Die **Fluglärmkommission** (FLK) ist ein gesetzlich installiertes Gremium, das das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), die Deutsche Flugsicherung (DFS) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase berät. Fluglärmmessauswertungen und die Ergebnisse von Simulationsrechnungen zur Fluglärmbelastung berichtet die Fraport AG regelmäßig an die Aufsichtsbehörde sowie die FLK und veröffentlicht diese Erkenntnisse auf der Homepage www.fraport.com.

Das **Forum Flughafen und Region** (FFR) ist der Hessischen Staatskanzlei zugeordnet. Kernaufgabe ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft über die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen zur Lärmreduzierung berät.

Das **Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“** zeigt aktuell gemessene Lärmwerte an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG und kennzeichnet erkannte Fluggeräusche der letzten drei Monate. Außerdem zeigt es die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt sowie deren Auswirkungen auf den Lärmpegel in Echtzeit an. Mit dem Online-Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „**FRA.Map**“ können Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen zu ihrem jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise Entschädigungszahlungen an.

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden.



Aktiver Schallschutz

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

Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Laut der neuen Entgeltordnung, die ab dem 1. Januar 2022 gilt, werden die lärmabhängigen Flughafenentgelte für lautere Flugzeuge weiter erhöht. Der Einsatz von besonders modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch Anpassungen an dem sogenannten Noise Rating Index (NRI) stärker als bisher belohnt. Zusätzlich werden Nachlässe nach dem NRI für Flüge, die ausnahmsweise in der Kernnacht zwischen 23 und 5 Uhr stattfinden, abgeschafft, um Flugbewegungen in dieser Zeit noch weiter zu reduzieren. Dadurch setzt Fraport weitere ökonomische Anreize für Fluggesellschaften, in Frankfurt mit einem leiseren Flugzeug zu starten oder zu landen.

Das im Jahr 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze trägt dazu bei, dass die Lärmbelastung tagsüber am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Für die Nachtzeit gilt ein Bewegungskontingent: Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen pro Durchschnittsnacht des Kalenderjahres nicht mehr als 133 Flugbewegungen geplant werden. Werden die Grenzwerte überschritten, sollen die Fraport AG und die Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel

weiter reduzieren können, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen. Aus den Berechnungen für den Monitoringbericht 2021 für das Jahr 2020 geht hervor, dass die Lärmobergrenze auch im Jahr 2020 eingehalten worden ist. Hier werden immer die Werte des Vorjahres überprüft.

Am Konzern-Flughafen in Ljubljana hat die für die Flugsicherung zuständige Behörde als **Lärmschutzmaßnahme** ein Verbot von Abflügen in Richtung Šenčur und Kranj zwischen 0 Uhr und 6 Uhr eingeführt.

Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz zählen Maßnahmen, welche den Lärm auf seinem Weg von der Entstehung (Emissionsort, zum Beispiel Flugzeug) zum Einwirkungsort hin (Immissionsort, beispielsweise Wohnung) verringern. Passive Schallschutzmaßnahmen haben das Ziel, durch bauliche Verbesserungen, wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern, den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren. Ein Lärmschutzbereich definiert, welche Haushalte Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen durch Fraport haben. Die Antragsfrist für das aktuelle Schallschutzprogramm ist am 12. Oktober 2021 abgelaufen, für bis dahin beantragte Maßnahmen können noch bis zum 12. Oktober 2022 Rechnungen eingereicht werden.

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

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 31,4 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

Leistungsindikator – Einhaltung der festgelegten Lärmobergrenze (die durch einen Leq 55 dB(A) Tag (6 – 22 Uhr) belastete Fläche soll konstant unter 22.193 ha bleiben).

Umweltbelange

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

Sich mit den Umweltbelangen intensiv auseinanderzusetzen, ist vor allem bei Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung. Es gilt, die Wachstumsziele im Einklang mit dem Umweltschutz zu verfolgen. Sowohl der Ausbau an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre als auch am Flughafen Lima sowie in Frankfurt ist an Umweltauflagen geknüpft. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert für die Finanzierung des Terminals 3 am Standort Frankfurt jährlich einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Berücksichtigung wesentlicher Umweltaspekte enthält.

Fraport hat sich dazu verpflichtet, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch www.fraport.de/verantwortung). Dazu berichten die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen und Projekten sowie damit einhergehende Verbesserungen an die Fraport AG, die die Kennzahlen für die Berichterstattung zusammenführt (siehe auch „ESG-Factbook“ unter www.fraport.com/de/publikationen und Umweltklärung unter www.fraport.com/umweltmanagement).

Klimaschutz

Ziel – Um die Umweltauswirkungen zu messen, hat der Vorstand die CO₂-Emissionen als bedeutsamste Kennzahl bestimmt. Diese soll konzernweit bis 2030 auf jährlich 120.000 t reduziert werden; bis 2045 soll Fraport CO₂-frei sein (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO₂-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der

Vorstand wird halbjährlich über die Entwicklung der Fraport AG sowie die Konzern-Emissionen im Rahmen der Halbjahresberichterstattung informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO₂-Emissionen für die Fraport AG auf Objektebene jährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet.

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

Der **Energiezirkel**, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat, trifft sich zweimal jährlich und berichtet alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt an den Gesamtvorstand. Hier findet das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen wie auch eine stetige Prüfung auf weitere mögliche Maßnahmen statt, um Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden, Anlagen und Prozessen aufzudecken.

Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu **emissionsfreien Alternativen**. Dazu hat der Flughafenbetreiber im Jahr 2020 unter anderem zwei Elektrobusse für den Transport von Passagieren im Rahmen eines Förderprojekts des Landes Hessens in Betrieb genommen und testet seither die Busse im Hinblick auf ihre Alltagstauglichkeit. Auf einer neuen Luftfrachthalle in der CargoCity Süd liefert seit März 2021 die erste große Fotovoltaikanlage am Flughafen Frankfurt Grünstrom. Sie erzeugt pro Jahr etwa 1,5 Mio Kilowattstunden klimaneutralen Strom. Damit ließen sich mehr als 450 Haushalte mit vier Personen ein Jahr lang mit Strom versorgen. Eine weitere Fotovoltaikanlage versorgt das im Juli 2021 neu errichtete Parkhaus auf Gateway Gardens mit Energie. Seit Juli 2021 bezieht die Fraport AG erstmals Anteile ihres Strombedarfs am Flughafen Frankfurt aus Windkraftanlagen im Rahmen eines Power Purchase Agreements (PPA). Der Strom stammt aus zwölf bestehenden Onshore-Windparks entlang der deutschen Küste. In der zweiten Jahreshälfte 2021 betrug die aus den Windkraftanlagen gelieferte Strommenge circa 24,7 Gigawattstunden. Die Windparks sind allesamt in den 90er-Jahren im Zuge der Förderung durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) entstanden und gelten in dessen Sinne mittlerweile als ausgefördert. Zudem haben Fraport und die EnBW ein Corporate Power Purchase Agreement (CPPA) über den Bezug von Windenergie abgeschlossen. Das CPPA ist mit Beginn des zweiten Halbjahres 2026 über eine Laufzeit von 15 Jahren ausgelegt. Damit können weite Teile der Stromversorgung des Frankfurter Flughafens auf „grün“ umgestellt werden. Fraport beabsichtigt, auch weiterhin in Wind- und Sonnenenergie zu investieren. Ziel ist es, mit regenerativen Energien den eigenen Strombedarf am Standort Frankfurt weitestgehend zu decken.

Auch am Flughafen Lima wurde ein wichtiger Meilenstein zur Verringerung der CO₂-Emissionen erreicht. 2021 wurde ein Vertrag zur Versorgung des Terminals und des Ausbauprojekts mit erneuerbarer Energie abgeschlossen.

Ein Beleg für das erfolgreiche CO₂-Management von Fraport ist die Teilnahme an der **Airport Carbon Accreditation** des ACI (Airports Council International). Sie hat sich zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert den Nachweis sowohl eines CO₂-Reduktionsziels und eines CO₂-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft sind. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien auf Level 2 erhöht. Die griechischen Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos, Thessaloniki, Chania und Samos sowie der Flughafen Lima sind weiterhin auf Level 1 („Mapping“). Der Flughafen in Antalya befindet sich bereits auf Level 3+ („Neutrality“). Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sind jedoch dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

Leistungsindikator – CO₂-Emissionen im Konzern und bei der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Umwelt- und Naturschutz

Ziel – Die Fraport-Umweltpolitik verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt. Dieses Ziel wird systematisch durch ein Umweltmanagement umgesetzt. Die Fraport AG sowie alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, haben sich die Einführung und Umsetzung eines solchen Umweltmanagementsystems nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zum Ziel gesetzt. Das „Eco Management and Audit Scheme“ (EMAS) ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das Unternehmen freiwillig umsetzen können. Die Prüfung erfolgt durch staatlich überwachte Umweltgutachter. EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit über 20 Jahren EMAS-validiert.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Aufgabe der **Umweltmanagementsysteme** ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Gesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 80,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften nach ISO 14001 zertifiziert oder nach EMAS validiert.

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

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 bestanden für **ökologische Ausgleichsmaßnahmen** im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 13,9 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

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

Leistungsindikator – Anteil von vollkonsolidierten, umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen (EMAS oder ISO 14001), umsatzgewichtet.

Luftqualität

Ziel – Für Flughäfen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität. Dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emissionen) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt. Auf dem Flughafen Frankfurt wird die Luftqualität bereits seit 2002 an mehreren Standorten messtechnisch überwacht. Auch an einigen internationalen Flughäfen wird die Luftqualität regelmäßig beobachtet.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Organisatorisch ist die Abteilung „Lärm und Luftschadstoffe“ des Strategischen Geschäftsbereichs „Aviation“ für das Thema Luftqualität am Standort Frankfurt zuständig. Sie informiert den Vorstand in einem jährlichen Reporting über die gemessenen Jahresmittel- und Jahreskennwerte der Luftschadstoffe auf dem Flughafengelände. Die Messergebnisse veröffentlicht die Fraport AG regelmäßig im „**Lufthygienischen Jahresbericht**“ auf der Homepage. Sie

belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der Messungen grenzwertgeregelter Luftschadstoffe unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) auf Bitten der Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein **Arbeitskreis „UFP“** eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Derzeit erstellt das Konsortium TROPOS, bestehend aus dem Leibniz-Institut für Troposphärenforschung, dem Helmholtz-Zentrum Geesthacht, dem Leibniz-Institut für umweltmedizinische Forschung und dem Institut für Atmosphäre und Umwelt an der Goethe Universität Frankfurt, das Studiendesign einer UFP-Belastungsstudie. Das finale Studiendesign wird im ersten Quartal 2022 dem Forum Flughafen und Region zur Diskussion und Zustimmung vorgelegt werden. Weitere Schritte zur Umsetzung der Belastungsstudie werden ebenfalls 2022 folgen. Die Ergebnisse dieser Belastungsstudie sollen die Basis für eine später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden.

Im Januar 2022 veröffentlichte das HLNUG den „4. Bericht zur Untersuchung der regionalen Luftqualität auf ultrafeine Partikel im Bereich des Flughafens Frankfurt“. Wie sich schon in den früheren Berichten zeigte, trägt der Flughafen Frankfurt zu einem erheblichen Anteil an der UFP-Belastung in der Umgebung bei. An allen Messstandorten steigt jeweils die UFP-Konzentration an, wenn zu Zeiten des Flugbetriebs der Wind aus Richtung des Flughafengeländes weht. Die UFP-Konzentration nimmt mit zunehmender Entfernung vom Flughafen zwar exponentiell ab, allerdings hebt sich der Flughafeneinfluss noch sichtbar von der Hintergrundkonzentration ab. Des Weiteren ergab die Analyse von Messungen, dass der Einfluss durch den Kfz-Verkehr und die Emissionen durch den Flugverkehr in etwa gleich groß sind, sich aber stark in der Partikelanzahlgrößenverteilung unterscheiden. Die vorübergehend sehr niedrigen Flugbewegungszahlen infolge der Coronavirus-Pandemie nehmen aktuell wieder kontinuierlich zu, dies führt auch bei der Konzentration der ultrafeinen Partikel an den HLNUG-Messstationen zu einem Wiederanstieg.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO₂) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Auf den ersten Lockdown (16. März bis 30. April 2020) bezogene Untersuchungen durch das HLNUG zeigen, dass sich Minderungen der bodennahen Stickoxid- und Feinstaubkonzentrationen in der Rhein-Main-Region allein durch den reduzierten Flugverkehr nicht erkennen lassen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

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

Fraport arbeitet kontinuierlich daran, die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs am Standort Frankfurt jährlich zu erfassen, um somit eine systematische Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen zu erreichen. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann wichtig, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß dem Flughafen Frankfurt zuzuordnen sind. Aus einer umfangreichen Datenbasis lassen sich Potenziale für Reduktionsmaßnahmen identifizieren sowie Kontrollverfahren entwickeln. Die erfassten Daten dienen außerdem als Grundlage, um den Anteil des Flughafens an den Immissionen im Umland rechnerisch zu ermitteln.

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

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

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

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

Leistungsindikator – Fraport strebt langfristig die umfassende Erfassung der Luftschadstoffemissionen nach wesentlichen Quellen an. Eine Leistungskennzahl im engen Sinne ist in der Kategorie Luftqualität nicht definiert.

Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

Hintergrundinformationen

Im Rahmen des European Green Deal zur Erreichung von Klimaneutralität in der Europäischen Union bis zum Jahr 2050 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung als Instrument zur Klassifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten verabschiedet. Die EU-Taxonomie-Verordnung ist ein Schlüsselement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Durch die Verordnung werden vordefinierte Wirtschaftsaktivitäten hinsichtlich ihres Beitrags zur Verwirklichung der sechs Umweltziele der Europäischen Kommission einheitlich bewertet, mit dem Ziel eine bessere Vergleichbarkeit der Unternehmen zu erreichen.

In diesem Abschnitt wird der Anteil des Konzern-Umsatzes, der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebsausgaben (Opex) für den Berichtszeitraum 2021 dargestellt, die mit den ersten beiden Umweltzielen der Europäischen Kommission (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) in Verbindung stehen und gemäß Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sowie Artikel 10 (2) des delegierten Rechtsakts taxonomiefähig sind.

Definitionen

Eine **taxonomiefähige** Wirtschaftsaktivität gilt als solche, wenn sie in den delegierten Rechtsakten zu den Klimazielen (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit ein oder alle der in den delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Im Umkehrschluss sind alle nicht in den delegierten Rechtsakten beschriebenen Wirtschaftsaktivitäten nicht taxonomiefähig.

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

- Die Wirtschaftstätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei.
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele.
- Sie wird unter Einhaltung eines Mindestschutzes durchgeführt.
- Sie entspricht den technischen Bewertungskriterien, die in den delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der EU-Taxonomie-Verordnung aufgeführt sind.

Umsatz Kennzahl

Der Anteil des taxonomiefähigen Konzern-Umsatz wurde als der Teil des Nettoumsatzes berechnet, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten stammt (Zähler), geteilt durch den Nettoumsatz (Nenner; der Nenner entspricht den Konzern-Umsatzerlösen; siehe auch Konzern-Anhang Tz. 5 Umsatzerlöse).

Fraport hat Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im Bereich der Vermietung von Gebäuden verbunden sind. Dies betrifft die Aktivität 7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden.

Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Gebäuden spiegeln sich hauptsächlich im Umsatz des Segments Retail & Real Estate und im Umsatz des Segments International Activities & Services wider.

Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

Die Capex-Kennzahl, die den Anteil der taxonomiefähigen Investitionsabgaben angibt, ist als Verhältnis der nach der EU-Taxonomie-Verordnung anrechenbaren Investitionen (Zähler) geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner) definiert.

Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des Geschäftsjahres. Dies umfasst den Zugang von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Anlagewerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40; siehe auch Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie Konzern-Anhang Tz. 20 Sachanlagen).

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

- Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Kategorie A des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)
- Investitionen, die sich auf den Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird (Kategorie C des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)

Neben Investitionen im Zusammenhang mit der Wirtschaftsaktivität 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden, wurden außerdem die nachfolgenden Wirtschaftsaktivitäten identifiziert:

- 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur
- 7.1 Neubau
- 7.2 Renovierung bestehender Gebäude
- 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten
- 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien

Um eine Doppelzählung bei der Berechnung der Capex Kennzahl zu vermeiden, wurden Investitionsmaßnahmen, die bereits unter Kategorie A berücksichtigt wurden, nur einmal berücksichtigt.

Betriebsausgaben (Opex-)Kennzahl

Für die Ermittlung des Verhältnisses der Betriebsausgaben (Opex-Kennzahl) werden die nach der EU-Taxonomie-Verordnung taxonomiefähigen Betriebsausgaben (Zähler) in Bezug zu den Betriebsausgaben (Nenner) gesetzt.

Die Angaben zu den Betriebsausgaben gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung umfassen, direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens durch das Unternehmen oder Dritte beziehen, an die Tätigkeiten ausgelagert werden, die notwendig sind, um die kontinuierliche und effektive Funktionsfähigkeit dieser Vermögenswerte sicherzustellen.

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden (siehe Kapitel „Glossar“). So sind beispielsweise keine Aufwendungen für Versorgungsleistungen, wie Energieaufwendungen in der Definition gemäß EU-Taxonomie-Verordnung enthalten. Die Ermittlung der Kennzahl für Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie-Verordnung erfolgte ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing. Der taxonomiefähige Anteil resultiert im Geschäftsjahr 2021 aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagiertransportsystem sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude.

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

Folgende Anteile wurden als taxonomiefähig für das Geschäftsjahr 2021 ermittelt:

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

	KPI gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (Nenner) in Mio €	Davon taxonomiefähig in %	Davon nicht-taxonomiefähig in %
Umsatzerlöse	2.143,3	17,8	82,2
Investitionsausgaben	1.112,7	61,3	38,7
Betriebsausgaben	78,8	30,2	69,8