

Nachhaltig verbinden

Nachhaltigkeitsbericht 2019



Facts & Figures

70,6 Mio

Passagiere in FRA
1,5% mehr als im Vorjahr

5,41 Mio €

Unterstützung für
die Region

Über
23.600
Beschäftigte zum
31.12.2019



Rund
500
Elektrofahrzeuge
im Einsatz

306
Ziele in
98 Ländern



Rund
40.600
Lichtpunkte, davon über 60%
umgerüstet auf LED-Technik



Mehr als
120 Tsd
abfliegende Gepäckstücke
an Spitzentagen

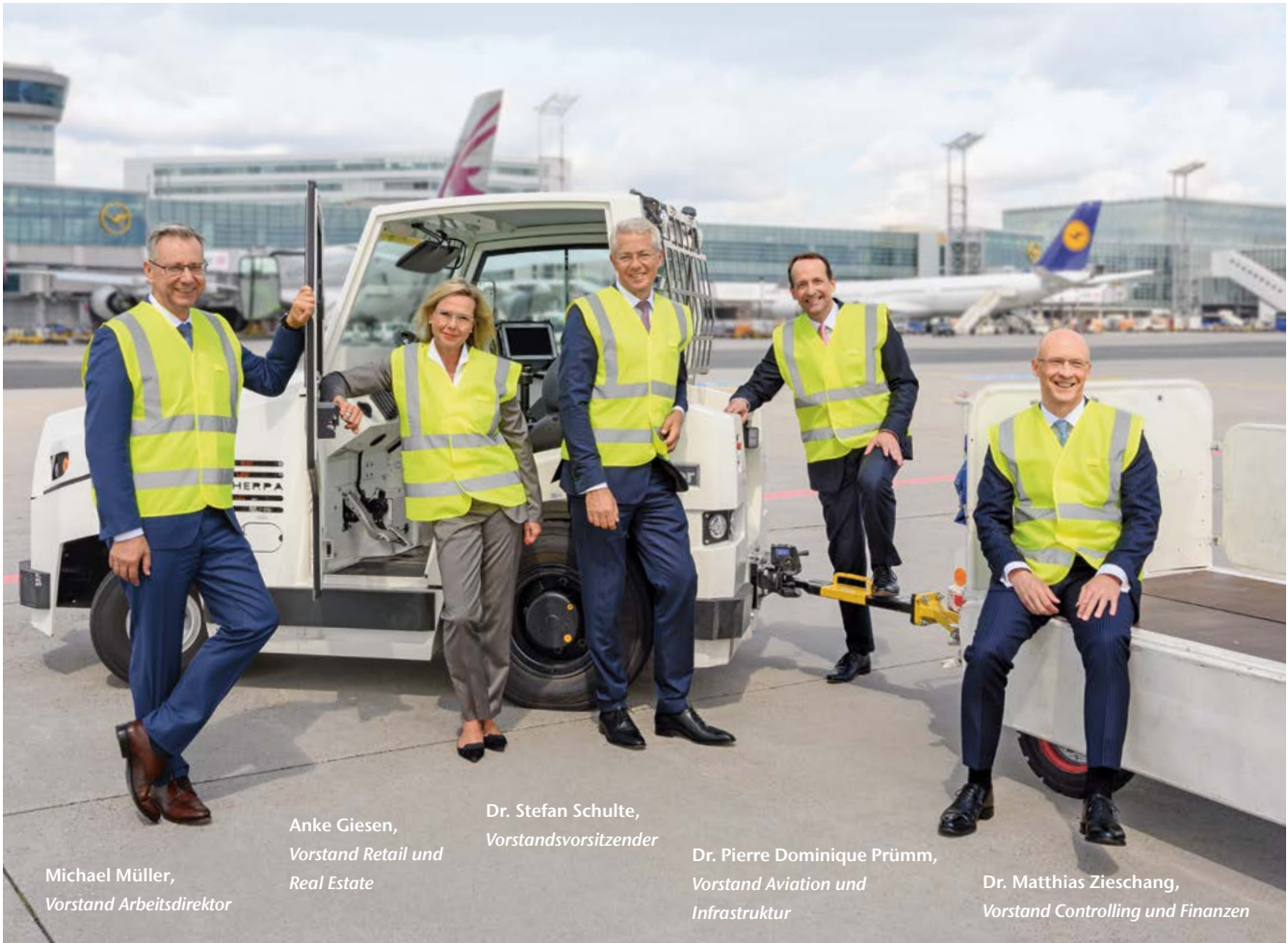
Unsere Vision:

Von Frankfurt in die Welt: Wir sind Europas bester Flughafenbetreiber und setzen weltweit Standards.

Flughäfen sind Drehscheiben. Sie ermöglichen Wachstum und Mobilität. Der Erfolg des Flughafens Frankfurt und die dort vorhandene Expertise sind Grundlage für die Entwicklung unserer internationalen Beteiligungen. Ob Klimawandel oder Digitalisierung: Wir erarbeiten zukunftsfähige Konzepte für immer komplexere Anforderungen. Als serviceorientierter Dienstleister stellen wir den Kunden in den Mittelpunkt. Und geben ein Versprechen:

*Gute Reise!
Wir sorgen dafür*

Vorwort	4
Im Fokus: Klimaschutz	6
Klimaschutzlandkarte	8
Wie lassen sich Luftverkehr und Klimaschutz vereinen?	10
Ökologisch und ökonomisch verantwortungsbewusst handeln	14
Investition in regenerative Energien	18
Energieeffizienz und Klimaschutz konzernweit im Fokus	20
Fraport international	22
Unser Konzern	24
Verantwortung	30
Nachhaltigkeitsprogramm	36
Unsere Themenfelder	
Unternehmensführung	46
Wertschaffung	58
Beschäftigte	68
Gesellschaft	74
Umwelt	82
Kennzahlen	88
Über diesen Bericht	90
Impressum	91



Michael Müller,
Vorstand Arbeitsdirektor

Anke Giesen,
Vorstand Retail und
Real Estate

Dr. Stefan Schulte,
Vorstandsvorsitzender

Dr. Pierre Dominique Prümm,
Vorstand Aviation und
Infrastruktur

Dr. Matthias Zieschang,
Vorstand Controlling und Finanzen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Flughäfen sind von großem Interesse für die Öffentlichkeit und regelmäßig im Fokus gesellschaftspolitischer Debatten. Fraport als Flughafenbetreiber bewegt sich dabei in einem Spannungsfeld sehr unterschiedlicher Ansprüche. Für viele unserer Stakeholder steht die weltweite Konnektivität im Vordergrund. Andere beschäftigen Fragen nach der Wertschöpfung des Konzerns und seiner Wettbewerbsfähigkeit sowie dem Erhalt und Aufbau sicherer und attraktiver Arbeitsplätze. Globale Herausforderungen, wie der Klimawandel, werden von einer zunehmenden Anzahl an Stakeholdern als relevant gesehen. Hinzu kommt die Verantwortung für die Region, die mit dem Betrieb eines internationalen Drehkreuzes verbunden ist. Wie Sie sehen, sind die an uns herangetragenen Anliegen äußerst vielfältig, und auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie verlieren wir unsere Verantwortung nicht aus den Augen.

Als Fraport-Konzern haben wir uns der Einhaltung der international anerkannten Verhaltenskodizes – der Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und der Kernarbeitsnormen der International Labor Organization – verpflichtet. Die Agenda 2030 der UN

schaftt die Grundlage dafür, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit und im Rahmen der ökologischen Grenzen der Erde zu gestalten. Als Unterzeichner des UN Global Compact fühlen wir uns in besonderer Weise den Zielen der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals verpflichtet.

» Verantwortungsvolle Unternehmensführung und ethisches Handeln haben für uns höchste Priorität.«

Dr. Stefan Schulte

Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nicht-wirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert

werden kann. Und das hat für Fraport eine lange Tradition. So ist der Umweltschutz bereits seit 1972 Unternehmensgrundsatz und spielt von jeher sowohl im täglichen operativen Betrieb als auch bei der Planung und Umsetzung von Ausbauprojekten eine wichtige Rolle.

Mit dem Thema Lärm befassen wir uns sogar schon seit den 60er-Jahren. Die freiwillige, damals noch nicht gesetzlich vorgeschriebene Gründung der Fluglärmkommission fand 1966 statt. Die Fluglärmkommission in Frankfurt war die weltweit erste Einrichtung dieser Art, in der Vertreter unseres Flughafens, der Deutschen Lufthansa und anderer Airlines, der Flugsicherung, der umliegenden Kommunen und der zuständigen Behörden über Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung diskutierten und praktische Vorschläge zu ihrer Umsetzung machten. So baute das 1971 in Kraft getretene Fluglärmgesetz in wesentlichen Teilen auf den fachlichen Vorarbeiten am Frankfurter Flughafen auf.

» *Mit unserem Energiemanagement verbessern wir die Effizienz und senken dabei die Energiekosten.*«

Dr. Matthias Zieschang

Um die Umweltleistungen des Flughafens systematisch zu erfassen, haben wir in den 90er-Jahren die Einführung eines von externen Experten überprüfbareren Umweltmanagementsystems beschlossen. Im Jahr 1999 wurde dieses System erstmals nach EMAS (Verordnung der Europäischen Union zum „Eco-Management and Audit System“) validiert. Diese Prüfung verpflichtet die Fraport AG zu einer kontinuierlichen Verbesserung des Umweltschutzes. In 2002 wurde Fraport zusätzlich nach ISO 14001 zertifiziert.

Und natürlich ist Nachhaltigkeit bei Fraport in allen Unternehmensbereichen verankert. Sie hat starken Einfluss auf die operative Unternehmensführung, unsere Personal- und Sozialpolitik, den Umgang mit unseren Nachbarn in der Region Rhein-Main, die Corporate Governance des Konzerns und auf die Position, die Fraport als Corporate Citizen, als Teil der Gesellschaft, einnimmt. Dass wir dabei auf einem guten Weg sind, belegen die zahlreichen Auszeichnungen der Nachhaltigkeitsratingagenturen und die Mitgliedschaften in den Nachhaltigkeitsindizes.

» *Faire und gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Zufriedenheit unserer Beschäftigten sind uns wichtig.*«

Michael Müller

Auch im Geschäftsjahr 2019 wurden wir für unser verantwortliches Handeln ausgezeichnet: Die Mitgliedschaft im FTSE4Good Index und im Ethibel Sustainability Index (ESI) Excellence Europe wurde erneut bestätigt. Die Nachhaltigkeits-Ratingagentur

ISS-oekom research zeichnete uns mit dem sogenannten Prime Status aus. Von Airports Council International haben wir erneut das Klimazertifikat der Airport Carbon Accreditation erhalten.

» *Wir führen neue Technologien ein, um den vielfältigen Kundenwünschen zu entsprechen.*«

Anke Giesen

Seit 2005 veröffentlichen wir einen Nachhaltigkeitsbericht und dokumentieren unsere Entwicklungen. Zudem informiert Sie der Bericht über unsere Strategien, mit denen wir langfristig eine ökonomisch, ökologisch und sozial stabile Entwicklung des Fraport-Konzerns gewährleisten werden. Denn zukunftsfähige Entwicklung bedeutet auch kontinuierliche Verbesserung. Seit 2015 veröffentlichen wir zusätzlich einen gesonderten „GRI-Bericht“. Beide Berichte zusammen dienen als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact.

An dieser Stelle möchten wir uns bei unseren mehr als 23.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedanken, die unseren Konzern zu dem gemacht haben, was er heute ist: wirtschaftlich erfolgreich, nachhaltig und zukunftsfähig. Und wir arbeiten gerade jetzt daran, zukunftsfähig zu bleiben. Bei der Fraport AG konnten wir so, in den letzten Jahren, bei steigendem Passagieraufkommen unsere CO₂-Emissionen stetig verringern. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, im Jahr 2030 für die Fraport AG die CO₂-Emission auf 80.000 t zu senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Im Jahr 2050 wollen wir sogar komplett CO₂-frei sein.

» *Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr.*«

Dr. Pierre Dominique Prümm

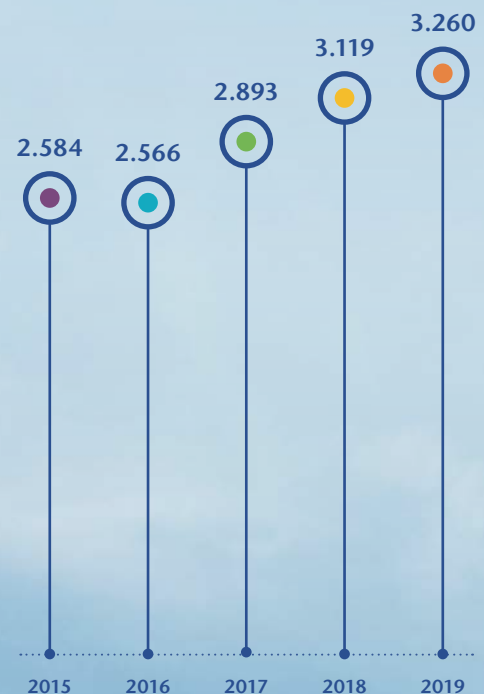
Sie sehen, die Themen Nachhaltigkeit sowie insbesondere der Klimaschutz stehen nicht nur im Fokus der Öffentlichkeit, sondern auch bei uns. Und dazu werden wir von unseren Stakeholdern in letzter Zeit auch direkt angesprochen und hinterfragt. Sie wollen wissen, was wir als Konzern für den Klimaschutz tun, welche Strategien und Ziele wir verfolgen und mit welchen Maßnahmen wir unsere Ziele erreichen wollen? Um diese Fragen zu beantworten, haben wir am Anfang dieses Berichts ein eigenes Kapitel zum Thema „Klimaschutz bei Fraport“ für Sie vorbereitet.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr Vorstand

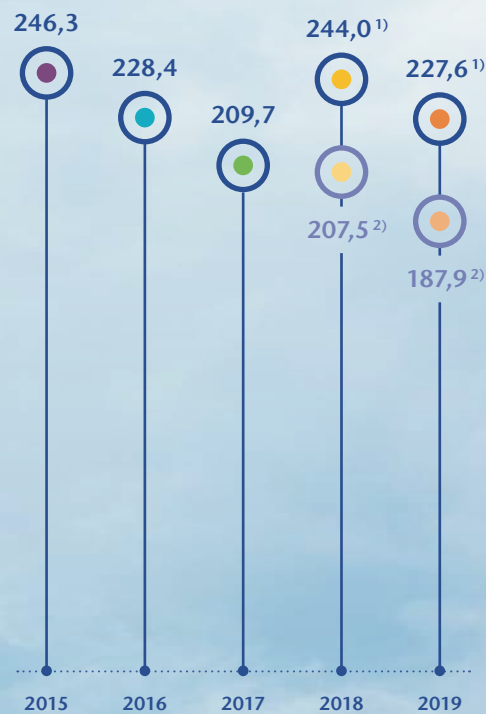
Im Fokus: Klimaschutz

Wir möchten das Mobilitätsbedürfnis der Menschen erfüllen, ohne die Umwelt zusätzlich zu belasten. Daran arbeiten wir mit Hochdruck. Der Klimaschutz ist eine der dringendsten Aufgaben für die gesamte Luftfahrtbranche.



Umsatz in Mio € bereinigt um Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen

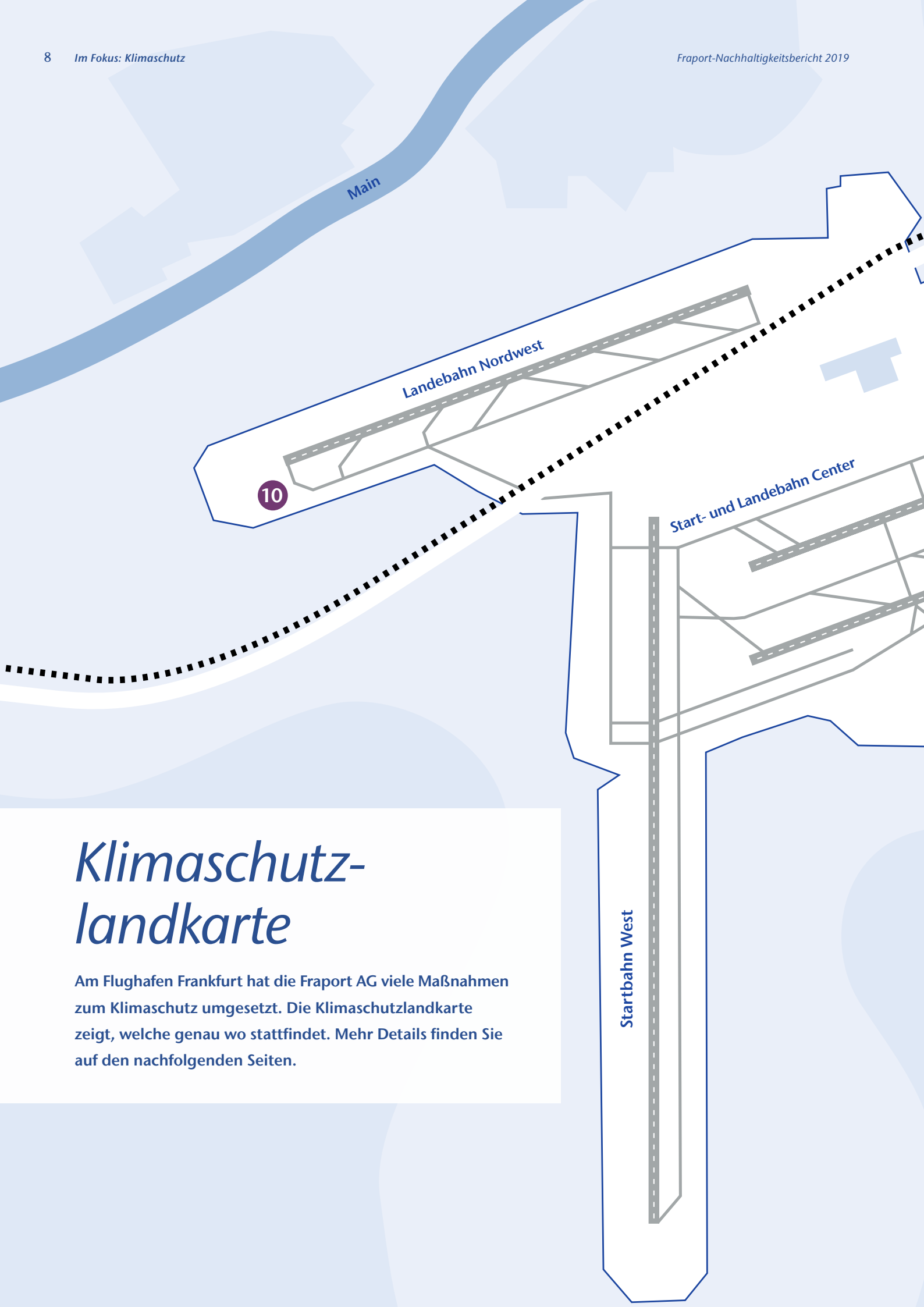




CO₂-Emissionen in 1.000 t

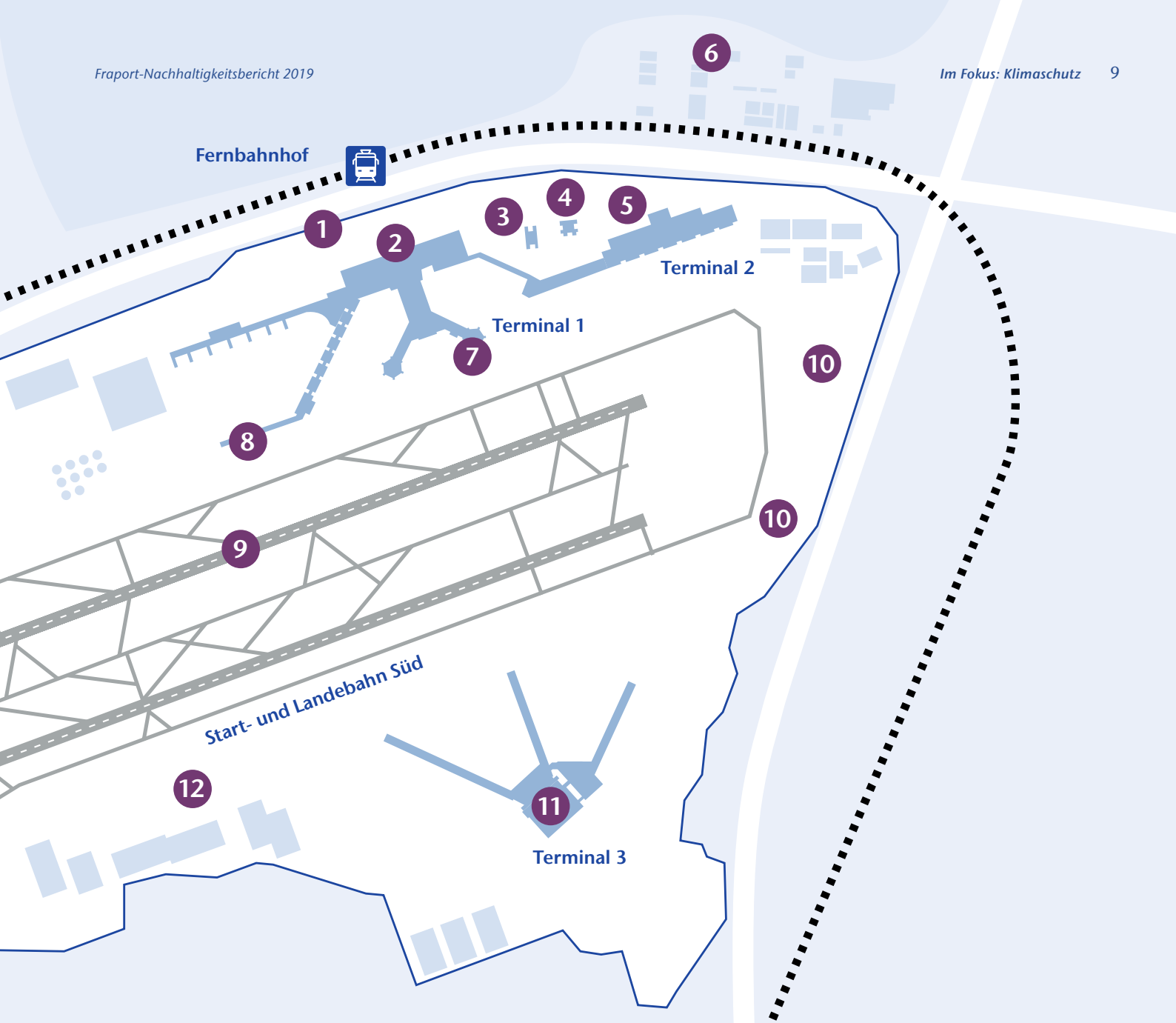
¹⁾ Die höheren Werte ergeben sich durch den Einbezug der 14 griechischen Regionalflughäfen und der beiden brasilianischen Flughäfen seit dem Jahr 2018 und stellen die aktuelle Entwicklung der Konzern-CO₂-Emissionen dar.

²⁾ Die niedrigeren Werte hätten sich ohne Berücksichtigung der 14 griechischen Regionalflughäfen und der beiden brasilianischen Flughäfen ergeben.



Klimaschutz- landkarte

Am Flughafen Frankfurt hat die Fraport AG viele Maßnahmen zum Klimaschutz umgesetzt. Die Klimaschutzlandkarte zeigt, welche genau wo stattfindet. Mehr Details finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.



1 Parkhäuser

In den Parkhäusern setzt die Fraport AG auf LED-Technik.
↳ Mehr dazu auf S. 16

2 Terminal 1

50 Technikzentralen werden auf den klimatechnisch neuesten Stand gebracht.
↳ Mehr dazu auf S. 14

3 Unternehmenszentrale Fraport AG

Hier verfolgen die Mitarbeiter des Umweltmanagements die Entwicklung der CO₂-Emissionen. Der Vorstand entschied sich dafür, 2019 alle Emissionen aus Dienstreisen zu kompensieren.
↳ Mehr dazu auf S. 11

4 Transformatorenstation

Ein Teil der Optimierung des bereits intelligenten Verteilnetzes ist die Ertüchtigung von Transformatorenstationen.
↳ Mehr dazu auf S. 19

5 Terminal 2

Mit einer thermischen Gebäudesimulation werden verschiedene Optimierungsmaßnahmen virtuell durchgespielt und anschließend umgesetzt.
↳ Mehr dazu auf S. 17

6 House of Logistics and Mobility (HOLM)

Das Kompetenzzentrum für Klimaschutz und Lärmschutz steuert Pilotprojekte zur Gewinnung von Kraftstoffen aus regenerativen Energien.
↳ Mehr dazu auf S. 19

7 Gepäckförderanlage

In der über 80 km langen Anlage werden energieeffizientere Antriebe eingesetzt und Reibungsverluste reduziert.
↳ Mehr dazu auf S. 15

8 Vorfeld

Der Fuhrpark wird langfristig auf Elektromobilität umgerüstet. 14 % der Fahrzeugflotte werden bereits elektrisch betrieben.
↳ Mehr dazu auf S. 15

9 Start- und Landebahn

Die Beleuchtung wird schrittweise auf energiesparende und langlebige LED-Leuchten umgerüstet.
↳ Mehr dazu auf S. 17

10 Start- und Landebahn

Microgrid-Batteriespeicher unterstützen ab 2021 CO₂-neutral die Notstromversorgung.
↳ Mehr dazu auf S. 19

11 Terminal 3

Durch energieoptimiertes Bauen wird das Terminalhauptgebäude energetisch sparsam arbeiten.
↳ Mehr dazu auf S. 16

12 CargoCity Süd

Auf Dach- sowie Freiflächen wird Solarstrom zur eigenen Nutzung erzeugt. Auf dem Dach einer Frachthalle wird eine Photovoltaikanlage errichtet.
↳ Mehr dazu auf S. 19



Klimaschutz



Reduzierung des CO₂-Ausstoßes angelehnt an das Pariser Klimaschutzabkommen (1,5-Grad-Ziel) durch Erhöhung der Energieeffizienz, Nutzung und Erzeugung von regenerativen Energien, Einsatz von alternativen Antrieben.

Wie lassen sich Luftverkehr und Klimaschutz vereinen?

Der Luftverkehr leistet mit rund 3 % einen vergleichsweise kleinen Beitrag zu den weltweiten CO₂-Emissionen, steht aber wegen seiner sonstigen Klimawirkungen, vor allem in der höheren Atmosphäre, und wegen seines starken Wachstums unter besonderer Beobachtung. In den vergangenen 30 Jahren hat sich die Transportleistung im Luftverkehr weltweit mehr als vervierfacht. Die CO₂-Emissionen stiegen im gleichen Zeitraum immerhin noch um mehr als 60 % dank der zwischenzeitlich erreichten Verbesserung der Energieeffizienz im Luftverkehr. Dieser Wachstumstrend wird sich in den nächsten

Jahrzehnten voraussichtlich fortsetzen. Der internationale Dachverband der Flughafenbetreiber ACI (Airports Council International) ging im World Airport Traffic Report 2019 von einem jährlichen Wachstum der Transportleistung von etwa 4 % aus. Dieses Wachstum wird deutlich verzögert eintreten. Die Folgen der Corona-Pandemie treffen insbesondere die Entwicklung des Luftverkehrs 2020. Der ACI erwartet bis Ende 2021 keine vollständige Erholung der Transportleistung. Es muss auch davon ausgegangen werden, dass es mehrere Jahre dauern kann, bis das Verkehrsaufkommen des Jahres 2019 wieder erreicht wird.



3 %

Anteil des Luftverkehrs an den weltweiten CO₂-Emissionen

Auch wenn der Klimaschutz seit wenigen Jahren verstärkt Raum in den Medien einnimmt, heißt das nicht, dass er nicht schon vorher betrachtet wurde. Der Fokus der

Flughafenbetreiber liegt dabei naturgemäß weniger auf der Luftfahrt an sich als auf den Emissionen in ihrem direkten Verantwortungsbereich. Auch Fraport sieht sich von jeher in der Pflicht, die vom Flughafenbetrieb ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Das bedeutet unter anderem einen schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie ein effizientes Energie- und CO₂-Management. „Klimaschutz“ ist neben „Umwelt- und Naturschutz“ und „Luftqualität“ daher ein wesentliches Themenfeld.

Klimaschutzziele 2008 veröffentlicht

Schon 1999 wurde der Energieverbrauch am Flughafen Frankfurt als ein wesentlicher Umweltaspekt erkannt und im Umweltprogramm mit Zielen versehen. In den darauffolgenden Jahren wurden die Grundlagen für die Klimagasbilanz des Flughafens Frankfurt gelegt und für die verschiedenen Emittenten schrittweise aufgebaut. Das war die Basis für die Formulierung der ersten Klimaschutzziele, die die Fraport AG im Jahr 2008 veröffentlichte.

Im gleichen Jahr begann auch die Mitarbeit im Klimaschutzprojekt des ACI, der Airport Carbon Accreditation, einem Programm für das Management von Klimagasemissionen an Flughäfen. Es hat sich seither zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert die Nachweise sowohl eines CO₂-Reduktionsziels, eines CO₂-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft werden.

Die Fraport AG wurde mit dem Flughafen Frankfurt im September 2009 als erster Flughafen weltweit in diesem Programm akkreditiert. Seit 2012 befindet sich Fraport mit dem Flughafen Frankfurt auf Level 3 des Programms („Optimisation“), dem höchsten Level, das ohne Inanspruchnahme von Kompensation derzeit erreichbar ist.

Transparenz durch kontinuierliches CO₂-Controlling

In den Jahren 2011 und 2012 erarbeitete die Fraport AG mit Unterstützung des Öko-Instituts Darmstadt einen Überblick über die Energieeinsparpotenziale in den Prozessen, Anlagen und Gebäuden am Flughafen Frankfurt, die nach und nach umgesetzt werden. Gemeinsam mit den Maßnahmen aus dem im Jahr 2014 installierten Energiemanagement wird die Umsetzung seither vom „Energiezirkel“ vorangetrieben und überwacht. Das Ziel ist, 20% bis zum Jahr 2022 einzusparen – verglichen mit dem Energieverbrauch des Jahres 2013.

Zur Erhöhung der Transparenz über den Energieverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen am Standort Frankfurt führte die Fraport AG im Jahr 2013 ein CO₂- und Energieverbrauchscontrolling ein. Es bildet den monatlichen Energieverbrauch und die zugehörigen CO₂-Emissionen auf der Ebene einzelner Prozesse, Anlagen oder Gebäude ab und ermöglicht unter anderem Auswertungen zur Energieeffizienz und zur Wirksamkeit von Energieeinsparmaßnahmen. Die Klimaschutzziele der Fraport AG sind ebenfalls hinterlegt, heruntergebrochen auf das jeweilige Jahr und die einzelnen Prozesse und Objekte. Die Erreichung dieser Ziele wird kontinuierlich überwacht.



20%

weniger Energieverbrauch bis zum Jahr 2022

Als Zwischenlösung: Dienstreisen über atmosfair kompensiert

Grundsätzlich hält Fraport die Kompensation von CO₂-Emissionen nicht für den richtigen Weg. Allerdings sehen wir zurzeit für die Emission, die durch Dienstreisen unserer Beschäftigten entsteht keine andere Möglichkeit. Daher hat Fraport 2019 beschlossen, die Emission aus Dienstreisen über den Kompensationsanbieter atmosfair auszugleichen. Im Jahr 2019 wurden so 2.232 t CO₂ kompensiert.

nachdenken • klimabewusst reisen

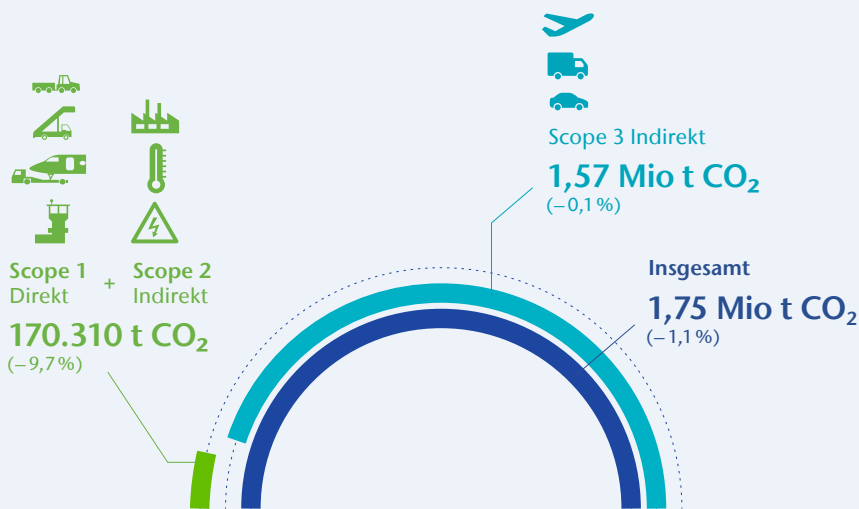


Da die Klimawirkung der CO₂-Emission aus Flugreisen höher angenommen wird als zum Beispiel aus dem Straßenverkehr, ist in der kompensierten CO₂-Menge der vom Weltklimarat vorgegebene RFI-Faktor 2,7 enthalten. Mittelfristig prüft die Fraport AG mit geeigneten Partnern, ob eine eigene Kompensationsmöglichkeit vor Ort sinnvoll ist.



112.000 MWh

Energieeinsparungen am Flughafen Frankfurt seit 2013

CO₂-Bilanz Flughafen Frankfurt

Scope 1 beinhaltet den Eigenverbrauch der Fraport AG. Dazu gehören hauptsächlich der Betrieb der Fahrzeuge und Equipments sowie der Betrieb der Netzersatzanlagen, Feuerwehrlösungen- und lokalen Heizungsanlagen.

Scope 2 bezeichnet die von Dritten bezogene Energie der Fraport AG. Dazu gehört der Stromverbrauch, Fernwärme- und Fernkälteverbrauch.

Scope 3 zeigt die Emissionen von Dritten am Standort Frankfurt. Dazu gehört der Luftverkehr im Landing- und Take-off-Zyklus bis 3.000 Fuß sowie zu- und ablaufende Verkehre von Passagieren sowie von Mitarbeitern.

Alte Ziele erfüllt, neue gesetzt

Nachdem die Fraport AG die Klimaschutzziele aus dem Jahr 2008 vorzeitig erfüllen konnte, wurden sie im Jahr 2017 fortgeschrieben. Für das neue Zieljahr 2030 strebt die Fraport AG nun eine Verringerung der CO₂-Emission auf 80.000 t an. Dies entspricht trotz des erheblichen Wachstums, das der Flughafen seither erfahren hat, einer Minderung um etwa 65% (verglichen mit dem Jahr 1990). Auch die Inbetriebnahme des Terminals 3 und der zugehörigen Infrastruktur (wie das Passagier-Transport-System oder das Parkhaus) wurde in das Reduktionsziel eingerechnet. Es entspricht der Zielsetzung des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung nicht nur, sondern geht darüber hinaus.

Gleichzeitig bestimmte der Vorstand 2017 die konzernweiten CO₂-Emissionen als bedeutsamste Kennzahl für die Messung von Umweltauswirkungen. Das Ziel ist, die CO₂-Emissionen, die die Fraport AG und die vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, bis zum Jahr 2030 auf 125.000 t zu senken. Als Basisjahr wurde das Jahr 2015 festgelegt beziehungsweise das Jahr, in dem der jeweilige Flughafen Teil des Konzerns wurde. Der Zielwert basiert

auf den bei der internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris vereinbarten nationalen Minderungsraten. Er entspricht einer Minderung von rund 50% gegenüber dem Basisjahr 2015.

Im vergangenen Geschäftsjahr betragen die konzernweiten CO₂-Emissionen rund 227.552 t CO₂ und damit 6,8% weniger als im Vorjahr (2018: 244.029 t CO₂). Die darin enthaltene CO₂-Emission der Fraport AG am Flughafen Frankfurt betrug 170.310 t CO₂ und war um 9,7% geringer als im Vorjahr (2018: 188.631 t CO₂).

Die Emissionsentwicklung in Frankfurt ist zu einem kleinen Teil wetterbedingt, der wesentliche Teil der Minderung ist aber auf Energieeinsparungen zurückzuführen. So konnte die Fraport AG am Flughafen Frankfurt durch eine Vielzahl technischer und operativer Maßnahmen seit 2013 etwa 112.000 MWh Energie einsparen, vornehmlich Strom, Fernwärme und Fernkälte. Dies entspricht einer Einsparung von etwa 16% gegenüber dem Basisjahr 2013. Zudem wirkte sich eine Verbesserung der Emissionsfaktoren für Strom und Fernkälte reduzierend auf die CO₂-Emission aus.

Null Emissionen bis 2050

Laut Weltklimarat (IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change) ist Klimaneutralität bis 2050 nötig, um das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen – und zwar ohne die CO₂-Emissionen mithilfe von Zertifikaten zu kompensieren.



NET ZERO

Daher machte Fraport 2019 den nächsten Schritt und schloss sich für den Flughafen Frankfurt der Net Zero Carbon Initiative des ACI Europe an. Bis zum Jahr 2050 will sie die CO₂-Emissionen in ihrer direkten Verantwortung auf null senken („Net Zero Carbon“ gemäß IPCC).

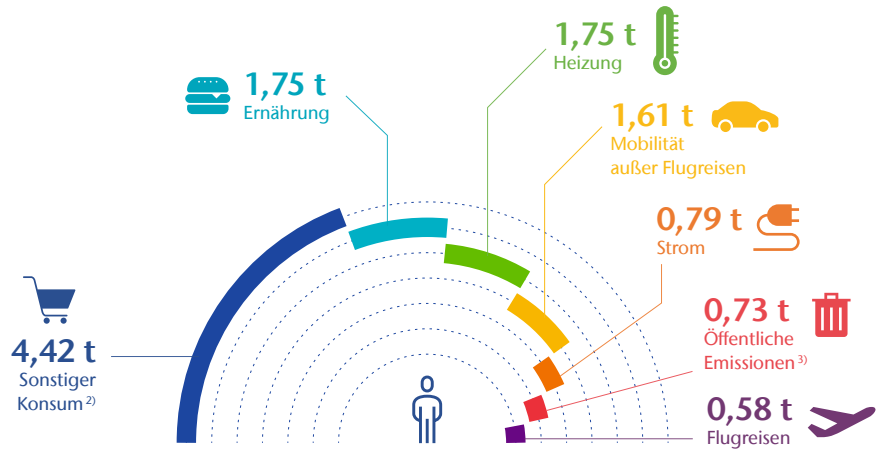
Flugreisen als Teil des persönlichen CO₂-Footprints

Viele Menschen sind der Meinung, dass Fliegen der größte Faktor bei ihrem CO₂-Fußabdruck ist, aber der höchste Anteil beim deutschen Durchschnittsbürger liegt im Konsumverhalten (4,42 t), wie beim Kauf von Kleidung, Haushaltsgeräten oder Freizeitaktivitäten. Danach folgen Ernährung, Heizung (je 1,75 t) und Mobilität (1,61 t). Flugreisen machen im Durchschnitt 0,58 t des eigenen CO₂-Fußabdrucks aus. Bei der Betrachtung des CO₂-Ausstoßes in Deutschland wird deutlich, dass die Stromerzeugung den größten Anteil innehat. Rund 30% des erzeugten Stroms kommen aus Stein- und Braunkohlekraftwerken. Der zweitgrößte Verursacher von CO₂-Emissionen ist die Industrie. Sie konnte ihren Ausstoß seit 2000 nur leicht reduzieren. Die Emissionen entstehen vor allem bei der Herstellung von Metallen wie Eisen und Stahl, in der Chemieindustrie und bei der Produktion zum Beispiel von Zement. Der Verkehr ist der drittgrößte Verursacher. 18,2% werden jährlich hauptsächlich durch den Straßenverkehr ausgestoßen. Der innerdeutsche Luftverkehr hat daran einen Anteil von 0,3 Prozentpunkten.

Anteil des Luftverkehrs weltweit: 2,8%

Der Anteil des weltweiten Luftverkehrs am globalen CO₂-Ausstoß liegt bei 2,8% (Quelle: www.klimaschutz-portal.aero). Der Anteil, der den Flughäfen zugerechnet werden kann, ist noch einmal geringer.

Treibhausgas-Ausstoß eines deutschen Durchschnittsbürgers¹⁾



¹⁾ In CO₂-Äquivalenten.
²⁾ Zum Beispiel Bekleidung, Haushaltsgeräte, Freizeitaktivitäten.
³⁾ Zum Beispiel Wasserver- und entsorgung, Abfallbeseitigung.

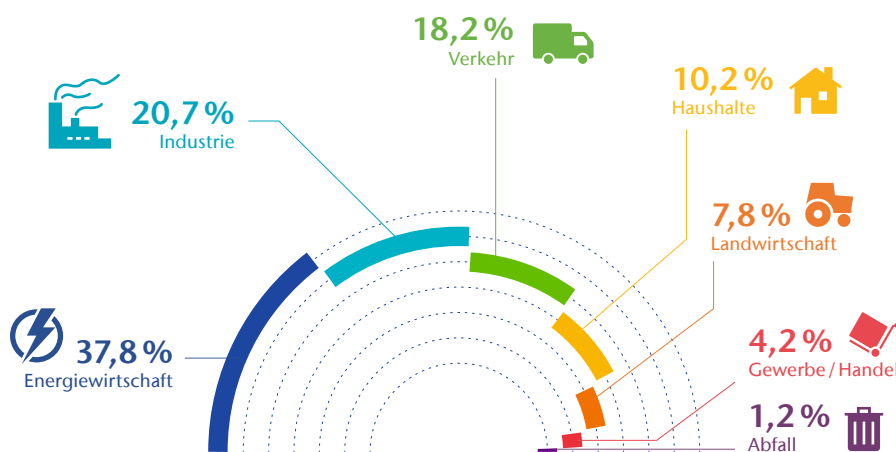
Quelle: in Anlehnung an das Bundesumweltministerium

Dennoch haben sich bereits 2009 Fluggesellschaften, Flugzeughersteller, Flugsicherungen und Flughafenbetreiber weltweit auf eine Klimaschutzstrategie verständigt. Um CO₂ zu reduzieren, soll unter anderem die Treibstoffeffizienz pro Jahr um 1,5% gesteigert werden. Mit der Senkung des spezifischen Energiebedarfs der Flugzeuge wird der Verbrauch von Kerosin und somit der CO₂-Ausstoß pro Passagier reduziert. Bisher wurde das Ziel jedes Jahr erreicht.

Drei Punkte gehören zur Klimaschutzstrategie der internationalen Luftfahrt:

1. Effizienz steigern bzw. CO₂-Anstieg durch technische Innovationen und optimale Prozesse am Boden und in der Luft verringern.
2. Bis 2050 CO₂-neutrales Fliegen durch neue Flugzeugkonzepte sowie alternative Kraftstoffe und Antriebe ermöglichen.
3. Globale Klimaschutzprojekte, die den Anstieg der CO₂-Emissionen kompensieren.

CO₂-Ausstoß in Deutschland nach Sektoren



Quelle: in Anlehnung an das Bundesumweltministerium (2016)

Das Bundesumweltministerium sieht großes Potenzial in der Entwicklung von Brenn- und Treibstoffen aus erneuerbaren Energien. Zu diesem Thema fand Ende 2019 eine Konferenz mit Experten aus Wirtschaft, Verbänden, Wissenschaft und Gewerkschaften über die Möglichkeiten von „Power-to-X“ (PtX) statt. Als PtX werden Verfahren bezeichnet, in denen aus erneuerbarem Strom Brenn- und Kraftstoffe (Power-to-Gas, Power-to-Liquid), Rohstoffe für die Industrie (Power-to-Chem) oder andere Energieformen (Power-to-Heat) bereitgestellt werden. PtX-Produkte sind bei Einsatz erneuerbarer Energien nahezu klimaneutral und so ein wichtiger Baustein zur CO₂-Reduktion insbesondere dort, wo Strom auch mittelfristig nicht direkt eingesetzt werden kann, wie beim Luftverkehr.

Ökologisch und ökonomisch verantwortungsbewusst handeln

Energie sparen und damit das Klima schützen: Das ist für Fraport seit Langem eine bedeutsame Aufgabe. Wir wollen bis 2030 am Flughafen Frankfurt weniger als 80.000 t Kohlendioxid ausstoßen. Bis zum Jahr 2050 soll der Flughafen sogar CO₂-frei sein, also keine Emissionen mehr ausstoßen. Die Fortschritte sind bereits deutlich sichtbar: Gegenüber dem Jahr 2000 haben wir die CO₂-Emissionen am Standort Frankfurt trotz gesteigener Verkehrszahlen um rund 40% reduziert. Wir wollen unseren CO₂-Footprint deutlich senken und dabei auch ökonomisch verantwortungsbewusst handeln. In drei Bereichen setzen wir dabei an:

- energetische Optimierung und Sanierung der bestehenden Gebäude
- schrittweise Umstellung der Fuhrparks auf alternative Antriebe
- Umstellung der Beleuchtung auf Roll- und Vorfeld, in Terminals sowie Parkhäusern

Für die energetische Sanierung sind gewaltige Anstrengungen nötig, denn der Gebäudebestand des Flughafens Frankfurt datiert in Teilen bis ins Jahr 1972 zurück. Fraport optimiert fortlaufend die Klima- und Lüftungstechnik und stellt auf energieeffiziente Anlagen um. Ein Ansatzpunkt ist der Austausch der 50 Technikzentralen im Terminal 1. Diese Anlagen beinhalten Raumluftechnik (Klima, Heizung, Mess- und Regeltechnik, Gebäudeautomation), Sprinkler- und Elektrotechnik, Wärme- und Kälteversorgung sowie Entrauchung. Mit der Sanierung kommen hocheffiziente Ventilatoren, Pumpen, Schaltanlagen und eine moderne Wärmerückgewinnung zum Einsatz. Das Gesamtinvestitionsvolumen liegt bei rund 260 Mio €.



50 Technikzentralen werden nicht nur komplett saniert, sondern auch individuell optimal eingestellt.



90%

der Kraftstoffe, die die Fraport AG bezieht, werden auf dem Vorfeld für die Abfertigung der Flugzeuge verbraucht.

Zentrale Einstellung per Software

Zum Projekterfolg trägt ab 2020 auch eine neue Energie-Monitoring-Software bei. Für die Lüftungsanlagen wird ein eigenes Profil erstellt und der Energieverbrauch mit den Einstellwerten verglichen. Verbraucht ein System deutlich mehr Energie als vergleichbare andere Anlagen, können die operativen Energiemanager sie gezielt nachsteuern. Allein durch die optimale Einstellung und die Anpassung an den tatsächlichen Bedarf an Klimaluft im jeweiligen Terminalabschnitt können pro Zentrale 10 bis 30% Energie eingespart werden. Das operative Energiemanagement hat in den vergangenen Jahren bereits viele Maßnahmen umgesetzt, die ein Einsparpotenzial von rund 13 Gigawattstunden (GWh) im Jahr 2019 ermöglichen, beispielsweise durch die variable Anpassung der Raumtemperaturen an die Außenlufttemperatur.



Bis zu 50 Pushback-Vorgänge sind ohne Aufladen mit dem ferngesteuerten elektrischen Flugzeugschlepper möglich.

Langfristiges Ziel: Abfertigung nur noch elektrisch

Ein weiterer Hebel bei der Einsparung von Energie ist die Umrüstung des Fuhrparks auf Elektromobilität. Rund 90% der Kraftstoffe, die die Fraport AG bezieht, werden auf dem Vorfeld für die Abfertigung der Flugzeuge verbraucht. Bei großen Abfertigungsgeräten wie beispielsweise dem Palettenhubwagen spart die Umrüstung auf Batterie rund 7 t CO₂ im Jahr. Bei einem Pkw ergibt die Umrüstung im gleichen Zeitraum nur rund 1 t CO₂. Das langfristige Ziel ist, für die Abfertigung in Frankfurt nur noch elektrisch betriebene Geräte und Maschinen einzusetzen. Das wird seit 2014 vom Land Hessen mit der Initiative E-PORT AN unterstützt. Rund 500 Elektrofahrzeuge von Paletten- und Containerhubwagen über Förderbandwagen bis hin zu Kleinbussen sind bereits im Einsatz. Das sind rund 14% aller Fraport-Fahrzeuge am Standort.

Auch die Lufthansa AG ist Teil dieser Initiative und will ihre eigene Bodenflotte am Flughafen Frankfurt auf Elektromobilität umstellen. Zwei Plug-in-Hybrid-Flugzeugschlepper sind bereits im Einsatz. Um längere Einsatzzeiten zum Beispiel für den Weg in die Werft zu ermöglichen, ist bei ihnen der Elektroantrieb durch einen Dieselmotor ergänzt.

Fraport hat im Herbst 2018 ebenfalls einen elektrischen Flugzeugschlepper getestet. Das ferngesteuerte Fahrzeug des Herstellers Mototok International war für mehrere Monate in der Abfertigung im Einsatz. Als Testpartner stellte Lufthansa Flugzeuge für den Pushback bereit, bei dem der E-Schlepper das Flugzeug

von der Parkposition auf die Rollbahn schiebt. Dabei bediente ein Fraport-Beschäftigter den Schlepper per Fernsteuerung. Zwischen 30 und 50 Pushback-Vorgänge sind ohne Aufladevorgang möglich. Derzeit wird noch geprüft, inwiefern sich der Mototok in die Bodenabfertigungsprozesse integrieren lässt. Zudem beschafft die Fraport AG aktuell zwei kleine elektrische Flugzeugschlepper mit üblicher Fahrerkabine für den Einsatz am General Aviation Terminal.

Elektrobusse im Test

Seit März 2020 testet Fraport erstmals den Einsatz elektrisch betriebener Busse für den Passagiertransport auf dem Vorfeld. Die Anschaffung hatte das Land Hessen ebenfalls im Rahmen der Initiative E-PORT AN gefördert. Fraport sammelt zunächst Daten über den Energiebedarf für Antrieb, Heizung und Klimaanlage. Die Voraussetzung für den flächendeckenden Einsatz ist, dass die Batteriekapazität und die damit verbundene Reichweite den Anforderungen des Passagiertransports entsprechen. Rund 90 dieselbetriebene Busse bringen die Passagiere derzeit von den Gates zu ihren Flugzeugen. Der Austausch der gesamten Flotte sowie der Aufbau der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur bedeuten eine große Investition. Nur wenn die Ladezeiten der Busse zum Einsatz im Mehrschichtbetrieb passen, ist ihre Anschaffung auch sinnvoll.

Reibungsverluste an Gurten und Rollen reduziert

Auch in der Gepäckförderanlage des Flughafens Frankfurt wird Energie gespart. Die Anlage ist über 80 km lang und damit die größte der Welt. Sie verbindet über 430 Check-in-Schalter in den Abflughallen, 26 automatische Eingabestellen für Umsteiger-Gepäck auf dem Vorfeld und nahezu 90 Gepäckausgaben. Vielen anderen Flughäfen dient sie als Vorbild. Die Fördergeschwindigkeit der Gepäckwannen beträgt bis zu fünf Meter pro Sekunde (= 18 km/h). Pro Stunde können 20.500 Gepäckstücke abgefertigt werden. An Spitzentagen bewältigt die Anlage mehr als 120.000 abfliegende Gepäckstücke. Mit einer Zuverlässigkeitsquote von 99,6% hat die 1974 in Betrieb genommene Anlage die Entwicklung des Flughafens zu einem der weltweit bedeutendsten Drehkreuze möglich gemacht.



Unzählige Rollen, Gurte und Motoren bringen die Gepäckwannen mit den Koffern von A nach B. Neben dem Einsatz energieeffizienterer Antriebe sollen insbesondere die Laufzeit sowie Reibungsverluste reduziert werden, um Energie zu sparen. Diese Maßnahmen erhöhen durch weniger Verschleiß auch die Abstände, in denen die Anlage gewartet werden muss. Durchgeführte Leistungsmessungen lassen durch die Umsetzung dieser Maßnahmen eine Einsparung von ca. 30% erwarten, dies entspricht ca. 7 GWh pro Jahr.



Für Passagierfahrten auf dem Vorfeld werden Elektrobusse getestet.

Marktentwicklung zu langsam

Für die Passagierbusse ist alternativ zum Elektromotor auch ein leicht angepasster Motor zur Verbrennung von Wasserstoff eine Option. Wenn der Wasserstoff regenerativ erzeugt wird, ist dieser Antrieb CO₂-frei. Eine weitere Option ist die Brennstoffzelle: Gerade für große Nutzfahrzeuge ist eine Kombination aus einer Batterie und einem sogenannten „Range-Extender“, zum Beispiel einer zusätzlichen Brennstoffzelle oder einem Wasserstoff-Verbrennungsmotor, sinnvoll. Auch hier beobachtet Fraport die Marktentwicklung und ist in den entsprechenden Arbeitsgruppen aktiv.

Die Entwicklung der für die Abfertigung hoch spezialisierten Nutzfahrzeuge in Richtung alternativer Antriebe wird allerdings nur von wenigen Unternehmen vorangetrieben, sodass es bisher wenige innovative Ideen auf dem Markt gibt. Außerdem wird für den Einsatz von rein batterieelektrischen Fahrzeugen am Flughafen eine geeignete Ladeinfrastruktur benötigt. Ihre Ausgestaltung wird derzeit erarbeitet.

Der dritte Hebel zum Energiesparen: die Beleuchtung

Bei einer Infrastruktureinrichtung wie dem Flughafen, der Tag und Nacht in Betrieb ist, ist naturgemäß das Thema Beleuchtung bei der Betrachtung von Energiesparmöglichkeiten unumgänglich. Rund um die Uhr werden große Teile der Terminals am Flughafen Frankfurt innen und außen erhellt. Auch die Befehrerung der Landebahnen darf selbst während des Nachtflugverbots nicht gänzlich abgeschaltet werden, falls eine Notlandung erforderlich ist. Dazu kommt

die Verkehrssicherungspflicht, die für die Beleuchtung des Flughafengeländes noch anspruchsvoller ist als ohnehin für öffentliche Flächen notwendig.

Daher hat es sich Fraport zum Ziel gesetzt, schrittweise nahezu alle herkömmlichen Leuchten gegen energiesparende und langlebige LED-Leuchten auszutauschen. Das gilt für die Terminals, das Vorfeld und die übrigen Gebäude auf dem Gelände wie Büros, Parkhäuser oder Werkstätten. In den Terminals ist das bereits bei rund 14.000 Leuchten erfolgt, eine Stromersparnis von etwa 4,8 Mio Kilowattstunden (KWh) pro Jahr. Damit ließen sich im selben Zeitraum etwa 1.100 Privathaushalte mit Strom versorgen. Ein kleiner Teil der konventionellen Beleuchtung wird allerdings bleiben, solange die Lampen noch funktionieren.

Leuchten in Parkhäusern und auf dem Vorfeld getauscht

Ein wichtiger Punkt dabei ist das Licht in den Parkhäusern. Insgesamt tauschen wir allein in den Parkhäusern über 17.600 Leuchten aus. Von 2013 bis 2018 konnte Fraport bereits etwa 4.000 t CO₂ einsparen. Auf dem Vorfeld sind bereits 19 Flugzeugpositionen mit LED-Strahlern ausgerüstet. Der weitere Plan ist, von 2021 bis 2024 weitere 106 Flugzeugpositionen von Halogenmetaldampf- zu LED-Beleuchtungstechnik umzurüsten. Das ermöglicht eine Energieeinsparung von 1 Mio kWh pro Jahr. Bei der Rollbahnbefehrerung sind bereits 60% aller Lampen LED-Leuchten. Bis 2025 werden dort im Zuge der Rollbahnsanierungen 90% in LED-Technik ausgeführt sein. Das Einsparpotenzial liegt bei 600.000 kWh pro Jahr.

Energieoptimiertes Bauen bei Terminal 3

Auch bei den Planungen für Terminal 3 steht energieoptimiertes Bauen im Mittelpunkt. Unter anderem werden eine hochwärmedämmte Gebäudehülle, bedarfsangepasster Sonnenschutz, optimierte Tageslichtnutzung, eine Wärmerückgewinnung sowie der flächendeckende Einsatz von LED für den energieeffizienten Betrieb des Terminals sorgen.

Der zusätzliche Energiebedarf für den Betrieb des Terminals und der zusätzlichen Infrastruktur wie dem Parkhaus und dem Passagier-Transport-System wird sich auf etwa 116.000 Megawattstunden (MWh) pro Jahr belaufen. Das entspricht einem Zuwachs von etwa 20% gegenüber dem aktuellen Energieverbrauch (Strom, Wärme, Kälte) der Fraport AG. Der erwartete Mehrverbrauch ist bei der Planung der Klimaschutzziele 2030 berücksichtigt.



„Die digitale Simulation der Gebäude hilft bei der Auswahl der richtigen Maßnahmen.“



Thorsten Koch

Der Diplomingenieur Thorsten Koch ist einer von vielen Fraperport-Mitarbeitern, die sich mit der energetischen Optimierung von Gebäuden und deren haustechnischen Anlagen beschäftigen. Sein Spezialgebiet ist die sogenannte thermische Gebäude- und Anlagensimulation.

Herr Koch, was bedeutet eine thermische Gebäude- und Anlagensimulation?

Für die Simulation werden sämtliche Randbedingungen des Gebäudes untersucht: bauphysikalische Eigenschaften der Gebäudehülle, innere Wärmequellen wie Beleuchtung und Arbeitsgeräte sowie die Außentemperatur, Windgeschwindigkeit und deren Anströmrichtung auf das Gebäude. Die Leistungsdaten der Anlagen, die für ein angenehmes Raumklima sorgen, werden in das Software-Tool eingegeben. Die Software kalkuliert dann weitere Faktoren wie den Einfluss der Außenluft über Türen sowie die Wärmeabgabe und CO₂-Emission von Passagieren mit ein.

Über Temperatur- und CO₂-Fühler im Gebäude und Betriebsanalysen der technischen Gebäudeausrüstung wird das Modell dann kalibriert und an den energetischen Ist-Zustand angepasst. Anschließend werden verschiedene Optimierungsmaßnahmen virtuell durchgespielt und bewertet. Das Ergebnis ist ein

umfassendes Bild über den Energiehaushalt des Gebäudes und den dafür benötigten Energieeinsatz.

In Deutschland wird diese Methode oft als Nachweis für funktionierende haustechnische Systeme in einzelnen Räumen genutzt. Bei Fraperport simulieren wir komplette Büro- und Terminalgebäude. Das ist eine sehr innovative Herangehensweise, die aktuell so nur in skandinavischen Ländern praktiziert wird.

Wozu muss man das simulieren, man kann doch auch einfach fühlen, ob ein Gebäude warm oder kalt genug ist?

Der Vorteil ist, dass unterschiedliche Varianten vor den eigentlichen Maßnahmen getestet werden. Ihre Auswirkung auf das Raumklima sowie die Betriebs- und Investitionskosten können wir berechnen, bewerten und optimieren. Dies ist besonders wichtig, da jedes Gebäude ein klimatisches Unikat ist. Die Gebäudesimulation erlaubt es, virtuell am Computer zu experimentieren und die geplanten Maßnahmen gegebenenfalls anzupassen. Die Zusammenhänge von Konstruktion, Raumklima, Energieversorgung und Technik lassen sich mit konventionellen Ingenieurmethoden nur sehr schwer vorhersagen.

Warum ist das insbesondere für den Flughafen Frankfurt interessant?

Die Methode eignet sich vor allem für große Gebäude mit komplexen Zusammenhängen. Wir haben bereits erfolgreich Simulationen für große Teile des Terminal 1 erstellt. Mit ihrer Hilfe haben wir verschiedene Energieeinsparzenarien erarbeitet und in der Praxis realisiert. Zurzeit arbeiten wir an einer 1:1-Simulation von Terminal 2, die auch das äußere Klima der nächsten ein bis zwei Tage berücksichtigt. Für die optimale Klimatisierung ist insbesondere die hohe Eingangshalle und deren thermisches Verhalten eine Herausforderung. Wenn wir damit erfolgreich sind, wollen wir die Ergebnisse auf die großen Hallenbereiche im Terminal 1 übertragen.

Können Sie die Herausforderungen am Terminal 2 genauer beschreiben?

Das Terminal 2 hat eine Gesamtfläche von 430.000 m². Vor allem die große, lichtdurchflutete Halle mit der 30.000 m² großen Glasfassade kommt bei den Passagieren gut an. Doch genau diese Großzügigkeit birgt Schwierigkeiten für die Klimatisierung. Zurzeit pusten Klimaanlage pro Stunde circa 1,1 Mio m³ klimatisierte Warm- beziehungsweise Kaltluft in die große Halle. Im gesamten Terminal 2 sind es rund 3,5 Mio m³ Luft, die stündlich bewegt werden. Das liegt daran, dass es in dem Gebäude kaum Flächenheiz- und Kühlsysteme gibt und die Raumtemperatur nur über die teuer geförderte Luft aus raumluftechnischen Anlagen geregelt wird.



≈ 1,1 Mio m³

klimatisierte Warm- bzw. Kaltluft pusten Klimaanlage zurzeit pro Stunde in die Halle von Terminal 2.

Was sind nun Ihre nächsten Schritte?

Aktuell arbeiten wir noch an der Bestandsaufnahme sämtlicher Daten, um das Modell damit zu füttern und die ersten Testläufe zu generieren. Bis zum Sommer wollen wir eine erste Aussage über Einsparpotenziale treffen und verschiedene Szenarien erarbeiten. Dann erfolgt die Überprüfung und Anpassung der Anlagen. Es wird eine Anzahl kurzfristig möglicher Maßnahmen geben, aber auch langfristige Handlungsoptionen. Unser Ziel ist es, gegenüber dem aktuellen Verbrauch jährlich mindestens 10 GWh Strom einzusparen.

Investition in regenerative Energien



Die Fraport AG hat das Ziel, die CO₂-Emissionen deutlich zu senken. Neben Energieeffizienzmaßnahmen steht auch die Stromerzeugung aus regenerativen Energien auf dem Programm. Schon heute bezieht die Fraport AG am Standort Frankfurt einen Energiemix mit einem regenerativen Anteil von rund 55 %, der über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt. Mit dem Ausbau von Solarenergie- und Windkraftanlagen in Deutschland wird der deutsche Energiemix immer grüner und wirkt sich positiv auf die Emissionsfaktoren und den CO₂-Fußabdruck der Fraport AG aus.



Energiemix mit einem regenerativen Anteil von

55 %

Darüber hinaus hat sich die Fraport AG dazu verpflichtet, Verantwortung zu übernehmen und einen aktiven Beitrag zur Energiewende zu leisten. In den nächsten Jahren wird unter anderem am Standort Frankfurt in regenerative Stromerzeugungsanlagen investiert. Auf dem Flughafengelände soll auf Dach- sowie Freiflächen Solarstrom zur eigenen Nutzung erzeugt werden. Die erste Photovoltaikanlage wird im Sommer 2020 in Betrieb gehen und rund 1,5 Mio kWh Strom erzeugen – vergleichbar mit dem Jahresbedarf von etwa 450 Vier-Personen-Haushalten. Weitere Photovoltaikanlagen befinden sich bereits in der Planung und werden in den kommenden Jahren umgesetzt. Nach aktuellen Schätzungen können auf Bestands- und Neubauten sowie Freiflächen Anlagen mit bis zu 30 Megawatt (MW) Leistung installiert werden.



1,5 Mio

kWh Strom wird die erste Photovoltaikanlage erzeugen.

Da Solarstrom allein den Stromverbrauch der Fraport AG nicht abdecken kann, ist zusätzlich der Bezug von Strom aus Offshore-Windkraftanlagen durch Power-Purchase-Agreements oder Eigenbetrieb in Planung. Auch der Strombezug aus sogenannten Post-EEG-Anlagen wird geprüft. Es handelt sich dabei um Anlagen, deren Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz ausgelaufen ist. Technisch können diese Anlagen weiter betrieben werden, um Strom zu erzeugen – jedoch nur, wenn sich ein Investor findet.

Unterstützung der Notstromversorgung durch Microgrid-Batteriespeicher

Ein weiterer Ansatzpunkt ist der Einsatz von Microgrid-Batteriespeichern als CO₂-neutrale Unterstützung der bestehenden Notstromversorgung. Die Energieversorgung der Start- und Landebahnen muss redundant ausgelegt sein, sodass auch bei einem Stromausfall die Flugzeuge weiter starten und landen können. Die Notfunktion wird derzeit durch Dieselmotoren gewährleistet. Mit der Errichtung eines Microgrid-Batteriespeichers je Start- und Landebahn reduziert die Fraport AG ihre Laufzeiten bei schlechten Wetterbedingungen deutlich, um bis zu 300.000 l Heizöl pro Jahr einzusparen. Das entspricht rund 800 t CO₂. Zusätzlich wird der Ausstoß von NO_x- und Feinstaub gesenkt. Die Inbetriebnahme des ersten Containers ist für 2021 geplant.

Die in den Projekten am Standort Frankfurt gewonnenen Erkenntnisse dienen zukünftig der Umsetzung von ähnlichen Projekten zur regenerativen Stromerzeugung an den Fraport-Konzern-Flughäfen, zum Beispiel in Bulgarien und Griechenland.

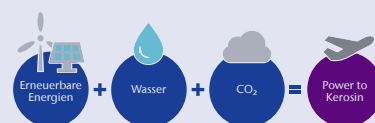
Intelligente Netznutzung

Zur bestmöglichen Nutzung des regenerativ erzeugten Stroms ergreift die Fraport AG Maßnahmen, um das bereits intelligente Verteilnetz am Standort Frankfurt weiter zu optimieren. Intelligente Netze sorgen für eine Verknüpfung von Erzeugung und Verbrauch mit minimalem Aufwand an Netzressourcen. Dies erfordert die kommunikative Anbindung der Akteure des Energiesystems an das Energieversorgungsnetz. Das heißt, es ist ein Informationsaustausch zwischen den Erzeugern, Schaltanlagen, Speichern, Verbrauchern und sonstigen Akteuren des Energiesystems notwendig, um ein effizientes und zuverlässiges Netz zu garantieren. Somit entsteht ein integriertes Daten- und Energienetz mit veränderten Strukturen und neuen Funktionalitäten.

Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind beispielsweise die Ertüchtigung von Transformatorenstationen. Die alte Technik wird durch aktuelle, voll-digitale Netzschutz- und Steuerorgane ersetzt.

Power-to-Liquid als Alternative zu Kerosin?

Die Frage der Verfügbarkeit von Kraftstoffen stellt sich für die gesamte Luftverkehrsbranche, vor allem als Ersatz für herkömmlichen Flugzeugtreibstoff. Aber auch die Flughafenbetreiber haben großes Interesse an einer Alternative zu Kerosin, Diesel und Benzin. Die Fraport AG betrachtet synthetische Kraftstoffe als Zukunftsmarkt und als realistische Option, auf absehbare Zeit CO₂-neutrales Fliegen zu ermöglichen.



Zudem wäre die Umstellung auf synthetischen Kraftstoff am Flughafen Frankfurt kein Problem. Rein technisch könnte die Fraport AG – die

Verfügbarkeit entsprechend großer Mengen vorausgesetzt – auch kurzfristig auf synthetische Kraftstoffe umstellen, gleichgültig ob als Beimischung zum Kerosin oder komplett. Da dafür keine neuen Lager- oder Transportwege benötigt werden, muss keine neue Infrastruktur geschaffen und auch nicht in die bestehende investiert werden.

Fraport unterstützt daher die Position des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Danach sollen Pilotprojekte zur Gewinnung von Kraftstoffen aus regenerativen Energien auf den Weg gebracht werden. Anfang 2020 hat das Kompetenzzentrum für Klimaschutz und Lärmschutz am House of Logistics and Mobility (HOLM) seine Arbeit aufgenommen. Das Ziel ist, die Forschung für die massentaugliche Entwicklung von E-Fuels (synthetischen Kraftstoffen) voranzutreiben.

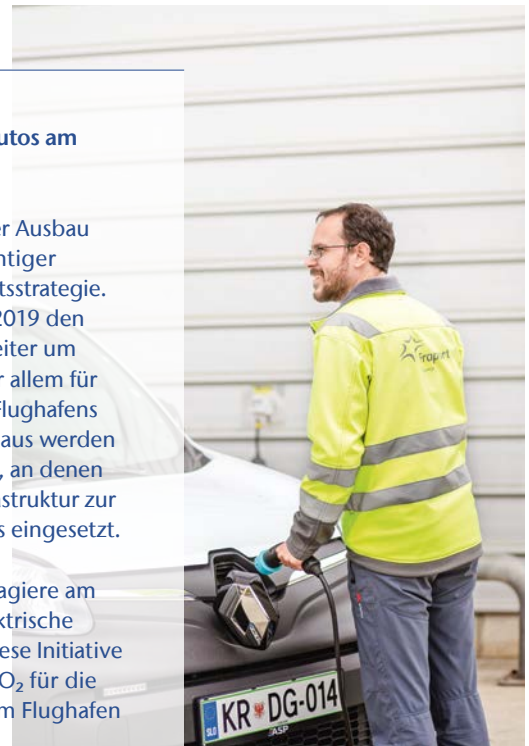
Energieeffizienz und Klimaschutz konzernweit im Fokus

Klimaschutzaktivitäten und damit die Reduktion von CO₂-Emissionen sind nicht nur in Deutschland Thema. Weltweit wird von Unternehmen zunehmend die Übernahme von Verantwortung auch für die Abgabe von Luftschadstoffen gefordert. Die umweltrelevanten vollkonsolidierten Gesellschaften der Fraport AG sind bereits seit vielen Jahren zur Berichterstattung unter anderem über die Höhe ihrer CO₂-Emissionen und entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes verpflichtet. Um der Relevanz des Themas gerecht zu werden, hat der Vorstand im Jahr 2017 die konzernweiten CO₂-Emissionen als den bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikator für den Bereich Umwelt definiert. Das Ziel besteht aus der Summe der individuellen Einsparziele für die jeweilige Konzern-Gesellschaft. Diese wiederum wurden von den CO₂-Zielen der Länder aus den Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens abgeleitet.

Gute Erfahrung mit Elektroautos am Flughafen Ljubljana

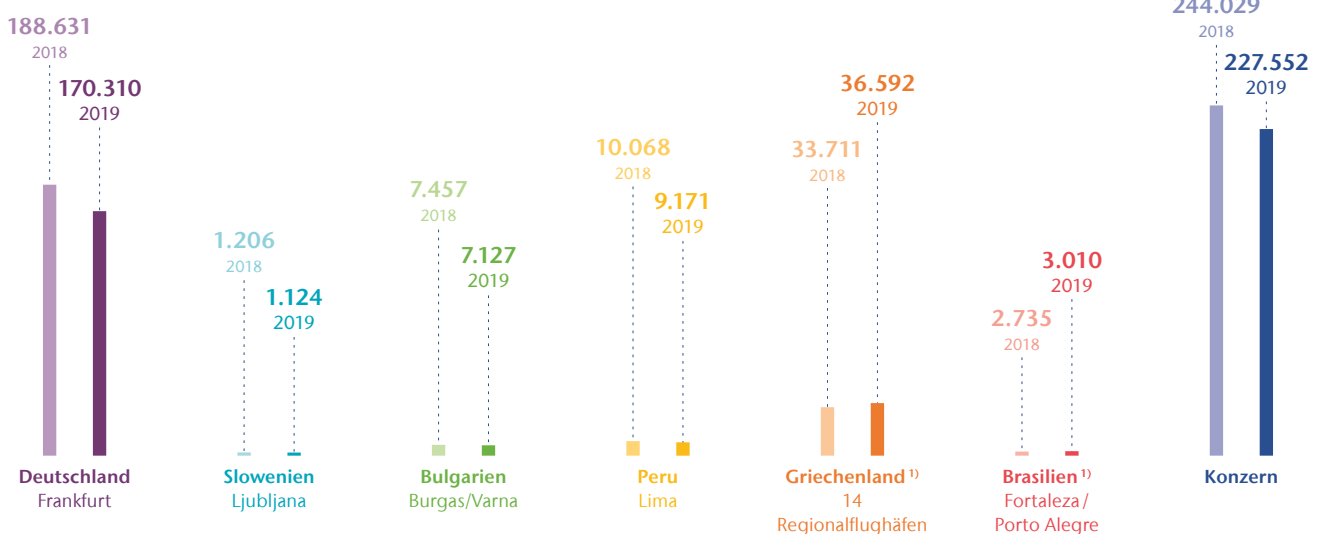
Am Flughafen Ljubljana ist der Ausbau der Elektromobilität ein wichtiger Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie. Fraport Slovenija erweiterte 2019 den Fahrzeugpool für die Mitarbeiter um drei Elektrofahrzeuge, die vor allem für Kurzstrecken im Bereich des Flughafens genutzt werden. Darüber hinaus werden für alle Dienstreisen zu Zielen, an denen eine entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht, Elektroautos eingesetzt.

Schon seit 2016 können Passagiere am Flughafen Ljubljana auch elektrische Mietwagen buchen. Durch diese Initiative konnten seitdem über 50 t CO₂ für die An- und Abreise zum und vom Flughafen eingespart werden.



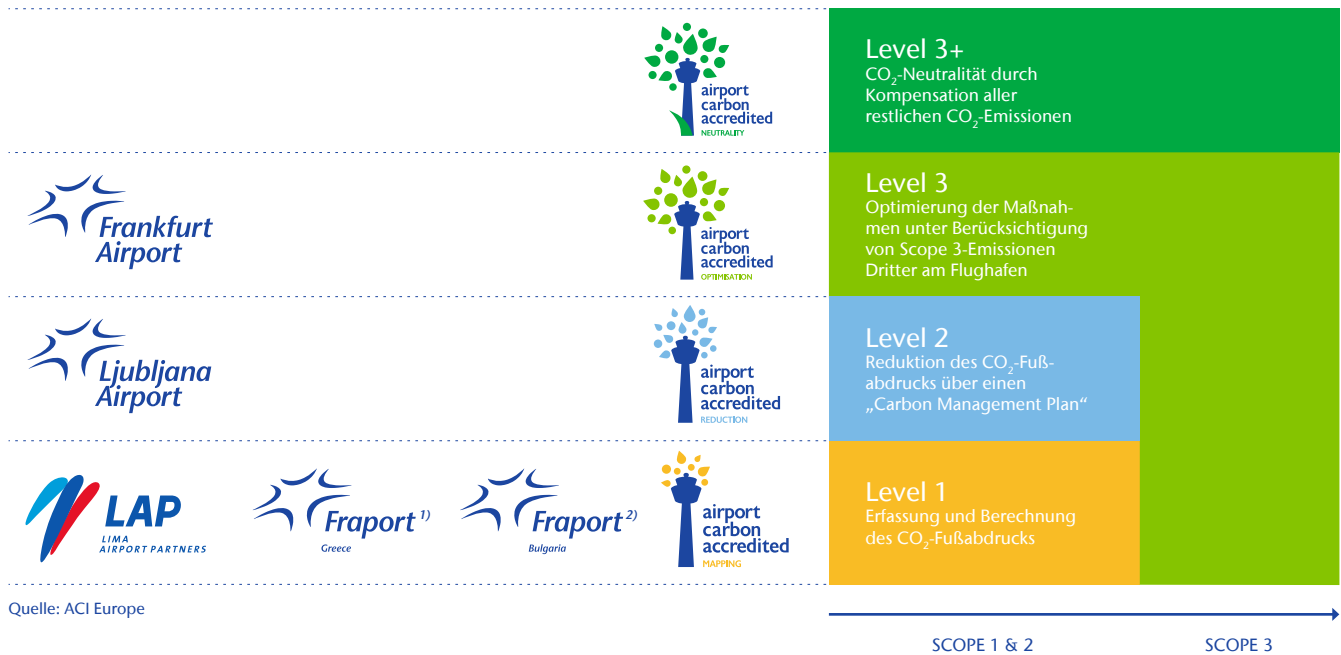
Entwicklung der CO₂-Emissionen

in Tonnen



¹⁾ Die Erhöhung der Emissionen an den griechischen Regionalflyghäfen sowie an den brasilianischen Flughäfen ist auf die an einzelnen Flughäfen deutliche Erweiterung der Infrastrukturfächen zurückzuführen. Der spezifische Verbrauch wurde reduziert, jedoch sind die Emissionen durch den Ausbau der Terminals und Vorfeldflächen gestiegen.

Einordnung der Fraport-Flughäfen in die Systematik der Airport Carbon Accreditation



¹⁾ Zertifizierung der Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki.
²⁾ Zertifizierung der Flughäfen Burgas und Varna.

Zur Erreichung ihrer Ziele verfolgen alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften eine ähnliche Strategie. Wo möglich, ersetzen sie beispielsweise Heizöl durch Erdgas und erneuern die Beleuchtung beziehungsweise Rollfeldbeheizung mit energiesparender LED-Technologie. Auch der Austausch der Fahrzeugflotte durch elektrische Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit geringerem Benzinverbrauch steht vielerorts auf dem Programm. Die Flughäfen in Brasilien – Fortaleza und Porto Alegre – haben in Bezug auf ihre CO₂-Emissionen einen Standortvorteil. Da der brasilianische Strom zu 80% aus Wasserkraftwerken stammt, ist der CO₂-Footprint der beiden Flughäfen im Vergleich zu anderen Flughäfen ähnlicher Größe mit traditioneller Stromerzeugung deutlich geringer.

Der Weg zum Ziel führt über die Airport Carbon Accreditation

Um ihr CO₂-Management extern überprüfen zu lassen, nehmen schon heute einige Flughäfen des Fraport-Konzerns an der Airport Carbon Accreditation des Airport Council International (ACI) teil.

Der Flughafen Ljubljana hat 2015 das ACA-Level 2 („Reduction“) erlangt und strebt mittelfristig CO₂-Neutralität (Level 3+) an. Die Flughäfen Varna und Burgas haben im April 2019 erfolgreich das erste Level („Mapping“) erreicht und schaffen nun die Voraussetzungen für das Level 2. Der Flughafen Lima hat ebenfalls die Level 1-Zertifizierung erhalten.

Fraport Greece ist dies bereits bei vier Flughäfen gelungen: Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki sind mit Level 1 zertifiziert. Die weiteren Flughäfen von Fraport Greece sowie die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre nehmen zurzeit nicht teil, sind aber gemäß Konzernvorgaben dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

80%

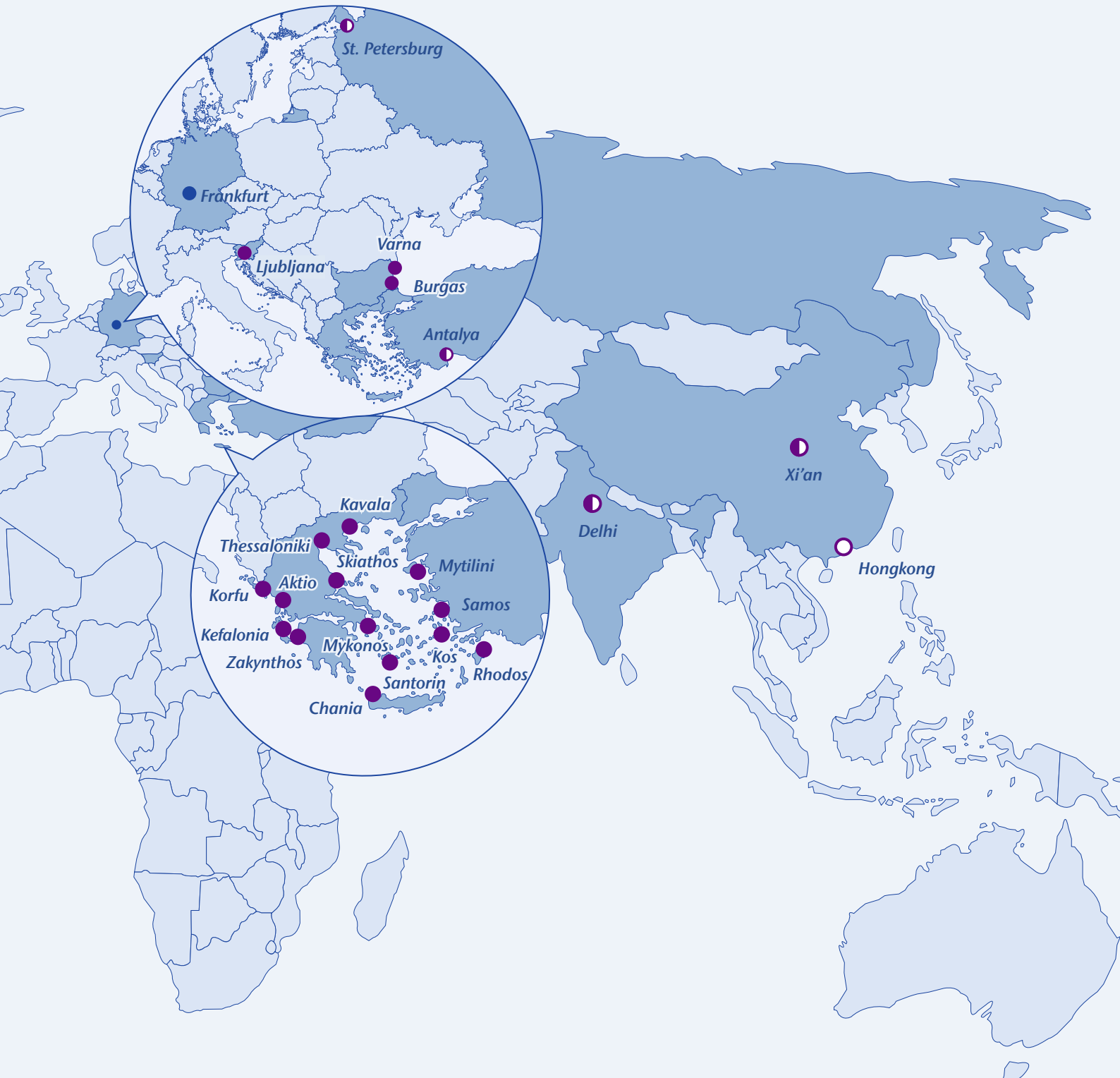
des brasilianischen Stroms stammen aus Wasserkraftwerken.



Fraport international

Rund um den Globus ist Fraport an insgesamt 25 Flughäfen beteiligt. Das Know-how bringen wir in den unterschiedlichsten Projekten ein: ob beim Bau eines neuen Terminals in Lima, innerhalb unseres internationalen Schulungszentrums „Fraport Academy“ in Ljubljana oder beim Betrieb von 14 griechischen Regionalflughäfen. Stets profitieren wir vom enormen Wissen unserer weltweiten Spezialisten.

Für uns gilt: Wir alle sind Fraport, egal wo und in welcher Gesellschaft des Konzerns wir tätig sind. Gemeinsam erreichen wir unsere Ziele!



- Eigentum, unbefristet
- Mehrheitsbeteiligung
- ◐ Gemeinschaftsunternehmen und Minderheitsbeteiligungen
- Retailflächenmanagement (USA) und Frachtumschlag

1

Unser Konzern

Fraport: ein globaler Flughafenbetreiber	25
Profil	25
Organisation	26
Konzern-Leitbild	27
Strategie	28
Wertschöpfungskette	29
Verantwortung	30
Stakeholder-Dialoge	30
Wesentlichkeitsmatrix	32
Sustainable Development Goals	34
Nachhaltigkeitsprogramm	36

Fraport: ein globaler Flughafenbetreiber

Profil

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafenbetreibern. Fraport erbringt sämtliche operativen wie auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum des Konzerns. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafenbetreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Flughafen Frankfurt als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit rund 10.500¹⁾ Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 23.600¹⁾ Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Der Fraport-Konzern ist in vier Segmente gegliedert – Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services. Während die drei erstgenannten Segmente hauptsächlich am Standort Frankfurt aktiv sind,

verantwortet das Segment International Activities & Services im Wesentlichen die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt.

Hauptstandort des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Frachtflughäfen der Welt. Im vergangenen Jahr erzielte der Konzern erneut mehr als die Hälfte seines Ergebnisses in Deutschland – genauer gesagt am Flughafen Frankfurt.

Hinsichtlich des Ergebnisses bedeutsam waren zudem die Flughäfen in Lima und Antalya. Die erst kürzlich übernommenen Konzessionen in Griechenland und Brasilien (2017 und 2018) steuerten bereits knapp 7% zum Konzern-Ergebnis bei.

Die langfristige Stärke des Konzerns basiert auf dem integrierten Flughafenmanagement, das ein umfassendes Know-how bei den nationalen wie internationalen Flughafendienstleistungen gewährleistet.

Aufteilung des Konzern-Ergebnisses



51,8%

Deutschland

48,2%

Internationales
Geschäft

¹⁾ Zum Stichtag 31. Dezember 2019.

Organisationsstruktur

Fraport-Konzern				
Segmente ¹⁾	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services
Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen Integriertes Facility Management Informations- und Kommunikationsdienstleistungen Projekt Ausbau Süd Zentrales Infrastrukturmanagement
Zentralbereiche	Controlling Digitalisierung, Innovation und Transformation Finanzen und Investor Relations Interne Revision Personal Führungskräfte In-/Ausland Personalserviceleistungen Rechnungswesen Rechtsangelegenheiten und Compliance Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit Unternehmenskommunikation Zentrale Frachtinfrastruktur und Luftfrachtentwicklung Zentraler Einkauf und Bauvergabe			

¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

Organisation

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht – entsprechend sind Geschäftsführung und Kontrolle auf drei unabhängige Organe verteilt. Der Vorstand trägt als Leitungsorgan die strategische und operative Verantwortung. Ende 2019 setzte sich dieser aus den Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Retail & Real Estate), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation & Infrastruktur) und

Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

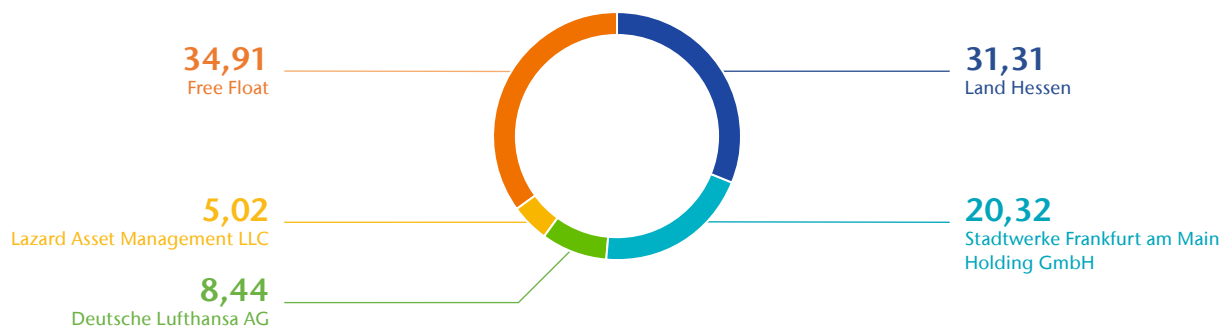
Der Aufsichtsrat bestellt den Vorstand und kontrolliert dessen Tätigkeit. Er besteht nach deutschem Recht und aufgrund der Größe der Muttergesellschaft aus 20 Mitgliedern und wird paritätisch von den Aktionären und den Beschäftigten des Unternehmens besetzt beziehungsweise gewählt.

Als zusätzliches Entscheidungs- und Kontrollorgan nehmen die Aktionäre der Fraport AG ihr Mitsprache- und Stimmrecht bei der Hauptversammlung wahr.

Größte Anteilseigner der Fraport AG sind das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt als Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main. Gemeinsam stellen sie über 50% der Aktionäre der Fraport AG, weshalb sich das Unternehmen mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand befindet.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2019¹⁾

in %



¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2019 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet.

Organisation /
Konzern-Leitbild

Mit der Deutschen Lufthansa AG hält auch der Hauptkunde des Flughafens Frankfurt eine strategische Beteiligung von 8,44 % an der Fraport AG. Größter institutioneller Investor ist der Vermögensverwalter Lazard Asset Management LLC mit einem Stimmrechtsanteil von gut 5 %.

Die ordentliche Hauptversammlung entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz und die Konzern-Satzung zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung des Aufsichtsrats sowie Entlastung des Vorstands. Jede Aktie gewährt dabei ein Stimmrecht.

Konzern-Leitbild

Die veränderten Rahmenbedingungen im Weltluftverkehr beeinflussen die Luftverkehrswirtschaft. Preiskämpfe zwischen Fluggesellschaften und das preissensible Reiseverhalten der

Passagiere führen zu mehr Wettbewerb unter den Flughäfen. Um in diesem dynamischen Umfeld zu bestehen, muss Fraport den verschiedenen Kundengruppen am Flughafen Frankfurt und den internationalen Konzern-Flughäfen ein exzellentes Produkt bieten.

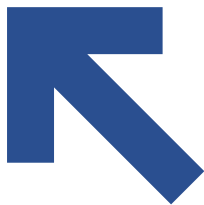
Mit dem Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ schreibt unser Leitbild die Fokussierung des Unternehmens auf unsere Kunden fest. In Frankfurt und weltweit werden Wege für das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft geschaffen. Ziel ist es unter anderem, den B2B-Partnern eine optimale Grundlage zu bieten, damit diese erfolgreich sind. Mit technologischer Unterstützung werden Prozesse und Schnittstellen kontinuierlich verbessert, um Abläufe weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen. So wird auch die Wirtschaftskraft in der jeweiligen Region gestärkt.

Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, ist die Grundlage des Leitbilds. Die fünf strategischen Ziele geben vor, was wir konkret erreichen möchten:

- Wachstum in Frankfurt und international
- Serviceorientierter Flughafenbetreiber
- Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit
- Lernende Organisation & Digitalisierung
- Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Unsere Werte Kompetenz, Einsatz, Offenheit, Zuverlässigkeit, Mut und Vertrauen sind das Fundament unserer Unternehmenskultur.

Konzern-Leitbild



*Unsere Vision:
Wir sind **Europas bester Flughafenbetreiber** und setzen **weltweit Standards.***

Wachstum in Frankfurt und international

Serviceorientierter Flughafenbetreiber

Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit

Lernende Organisation & Digitalisierung

Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Strategie

Im Geschäftsjahr 2019 hat Fraport die auf dem Leitbild basierende Umsetzung der Konzern-Strategie weiterverfolgt. Im Unterschied zum Vorjahr stehen notwendigen Investitionen in unsere Infrastruktur und für den Klimaschutz eine vermehrte Anzahl an Airline-Insolvenzen, die verstärkte Diskussion über den Klimawandel und eine sich abschwächende Konjunktur gegenüber. Um weiterhin die angestrebten Ziele zu erreichen und die strategischen Herausforderungen in dem veränderten Umfeld zu meistern, wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2019 das Programm „Zukunft FRA“ aufgesetzt. Mit zahlreichen Maßnahmen zielt es insbesondere auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die damit einhergehende,

notwendige Ergebnisverbesserung sowie den dafür erforderlichen Kulturwandel am Standort Frankfurt ab. Die im Geschäftsjahr 2018 formulierten strategischen Programme wurden teilweise in das Programm „Zukunft FRA“ integriert. Das Leitbild bildet auch für „Zukunft FRA“ weiterhin den zentralen Rahmen.

Während im zurückliegenden Geschäftsjahr Marktconsolidierungen sichtbar waren und sich negativ auf die Wachstumsraten im Luftverkehr ausgewirkt haben, erwarten die Flugzeugproduzenten Airbus, Boeing und Embraer sowie der internationale Dachverband der Flughafenbetreiber ACI weiterhin ein langfristig stabiles Wachstum des

Luftverkehrsmarkts. Fraport richtet seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends aus. Untermauert wird dies insbesondere von einem weltweit grundsätzlich angenommenen Wirtschaftswachstum und einer unverändert global wachsenden und stärker konsumierenden Mittelschicht. Unterstützende Effekte resultieren unvermindert aus der anhaltenden Internationalisierung von Arbeit und Bildung sowie dem prognostizierten zunehmenden Verkehr aus Migration und Tourismus. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.

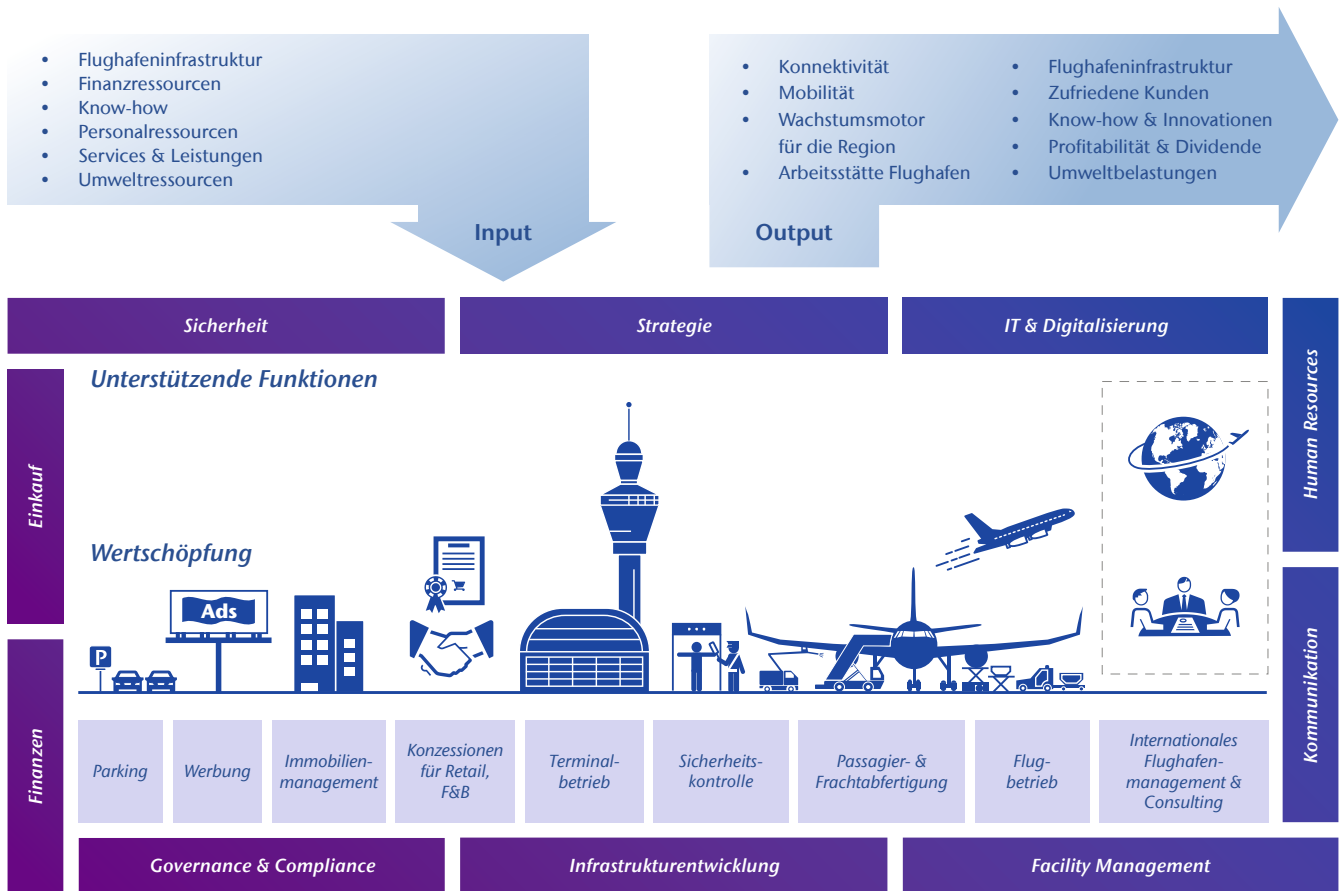
Langfristige Entwicklung des Luftverkehrsmarkts



Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs untermauern Wachstumsperspektiven

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+ 4,3 %
Boeing	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+ 4,6 %
Embraer	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+ 4,4 %
ACI	bis 2040	Anzahl Passagiere	+ 3,7 %

Wertschöpfungskette



Die Grafik stellt die Wertschöpfungskette von Fraport dar. Als „Input“ betrachten wir die Faktoren, die als Basis für den Flughafenbetrieb vorhanden sein müssen. In der Mitte der Grafik wird der Prozess der Wertschöpfung gezeigt. Sie reicht von Non-Aviation-Geschäftsfeldern bis hin zu den flugbetrieblichen Dienstleistungen. Dazu kommen das internationale Geschäft mit Konzern-Gesellschaften und das Consulting, bei dem wir eben-

falls alle dargestellten Felder der Wertschöpfung je nach Konzession anbieten. Umlaufend sind die Funktionen abgebildet, die den wertschöpfenden Prozess unterstützen. Als „Output“ verstehen wir den Mehrwert, der durch unseren Wertschöpfungsprozess generiert wird. Eine Ausnahme ist der Punkt „Umweltbelastungen“, mit dem wir negative Auswirkungen unseres Geschäftsmodells benennen. Die Themenfelder der Nachhaltigkeit

gehen in der Grafik in den Inhalten für Input beziehungsweise Output auf. So ist beispielsweise das Themenfeld „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ Bestandteil von „Personalressourcen“; „Wirtschaftlichkeit“ findet sich in „Finanzressourcen“ und die Umweltthemen sind in den „Umweltressourcen“ beziehungsweise „Umweltbelastungen“ reflektiert.



Verantwortung

Nachhaltiges Handeln heißt für uns: verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir als fortwährenden Prozess. Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nichtwirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert werden kann.

Das Thema Nachhaltigkeit beziehungsweise Verantwortung wird im Zentralbereich „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ verantwortet, der dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet ist. Der Bereich führt die strategisch relevanten Themen zusammen und initiiert deren Weiterentwicklung. Darüber hinaus obliegen ihm unter anderem die Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix und des Nachhaltigkeitsprogramms. Die Verantwortung für die Berichterstattung sowie die Betreuung von Rankings und Assessments liegen im Bereich „Finanzen & Investor Relations“, der dem Finanzvorstand zugeordnet ist.

Stakeholder-Dialoge

Flughäfen sind von großem Interesse für die Öffentlichkeit. Sie geben regelmäßig Anlass für gesellschaftspolitische Debatten; dies gilt in besonderem

Maß für den Flughafen Frankfurt, eines der größten Drehkreuze Europas. Die Fraport AG als Betreiberin bewegt sich im Spannungsfeld sehr unterschiedlicher Ansprüche.

So stehen für viele unserer Stakeholder geschäftliche oder private Reisen sowie der weltweite Versand ihrer Produkte im Vordergrund. Andere Anspruchsgruppen beschäftigen Fragen nach der finanziellen Wertschöpfung des Konzerns sowie dem Erhalt und Aufbau sicherer und attraktiver Arbeitsplätze. Für viele im Flughafenumfeld lebende Menschen ist der Fluglärm ein wichtiges Thema.

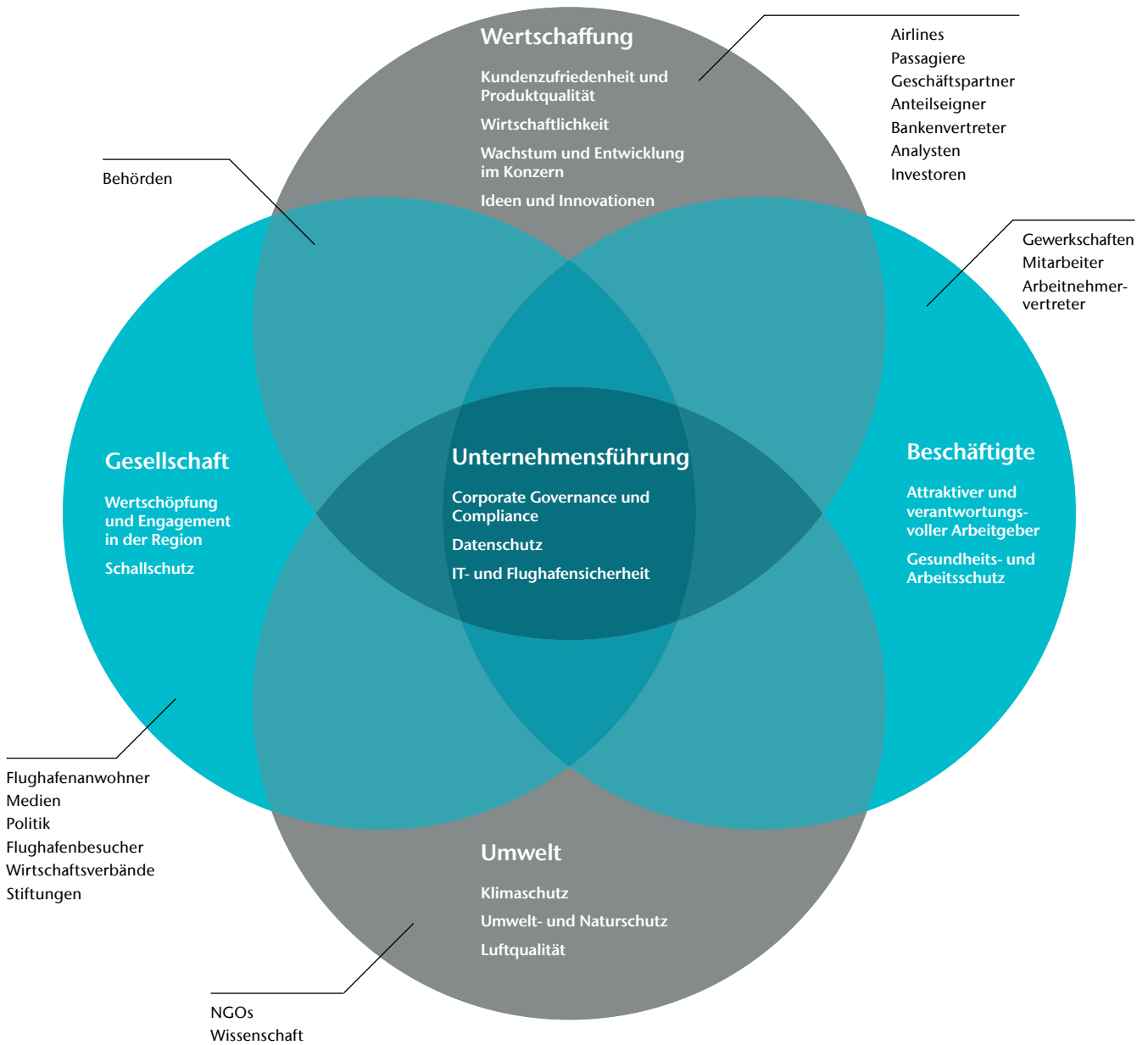
Die an uns herangetragenen Anliegen sind äußerst vielfältig. Wir sind davon überzeugt, dass der Austausch mit allen Stakeholdern zum gegenseitigen Verständnis und zur Erarbeitung von Lösungen beiträgt. Dialog verstehen wir darüber hinaus als wichtiges Instrument, mit dem wir Anregungen für die strategische Ausrichtung des Unternehmens gewinnen. Als „lernende Organisation“ orientieren wir uns außerdem an den Fortschritten in Wissenschaft und Technik.

Mit seinen Stakeholder-Dialog-Aktivitäten richtet sich Fraport gezielt an alle wesentlichen Anspruchsgruppen des Unter-

nehmens. Zu ihnen zählen Passagiere, Geschäftspartner, Analysten und Eigentümer sowie Vertreter von Gesellschaft, Politik und Behörden. Besondere Beachtung gilt den Flughafen-Beschäftigten und – vor allem am Standort Frankfurt – den von Fluglärm betroffenen Nachbarn.

Allein am Flughafen Frankfurt, als größter Arbeitsstätte Deutschlands, arbeiten rund 81.000 Beschäftigte; davon tragen wir insbesondere für die Fraport-Beschäftigten direkt Verantwortung. Intensive Kontakte pflegt der Fraport-Konzern vor allem zu seinen wesentlichen Kunden, den Fluggesellschaften, um durch vertrauensvolle Zusammenarbeit die jeweiligen Standorte zu stärken und hinsichtlich Servicequalität weiterzuentwickeln.

Wesentliche Stakeholder-Gruppen



Beispiele für Stakeholder-Kommunikation im Jahr 2019

Extern:

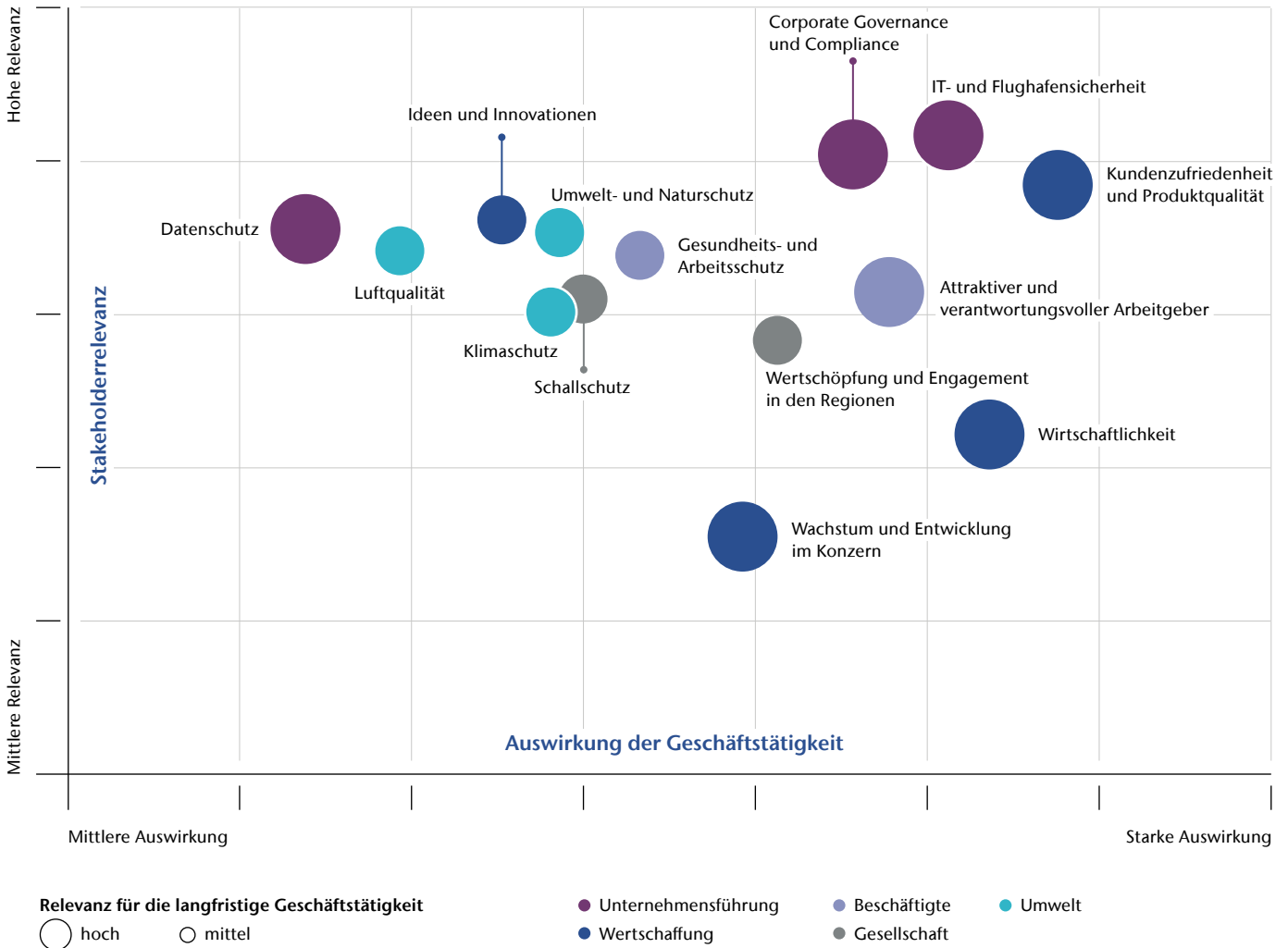
- Geschäftsbericht 2018
- Nachhaltigkeitsbericht 2018
- GRI-Bericht 2018
- Verkürzte Umwelterklärung 2019
- Schallschutzberichte
- Homepage www.fraport.de
- Pressemitteilungen und FRA Service News
- Social-Media-Aktivitäten
- Kundenbeirat Passagiere

- Verein „Air Cargo Community Frankfurt“
- Frankfurt Airport Magazin „STARTfrei“
- Journalistischer Themendienst „FRAPorter“
- Mitarbeit im Forum Flughafen und Region
- Informationsveranstaltungen für Flughafennachbarn
- Aktivitäten in Verbänden
- Behördengespräche

Intern:

- Betriebsversammlungen
- Führungskräftekonferenz
- Mitarbeiterzeitung „Fraport World“
- Intranet „Skynet“
- Mitarbeiterbefragung „Fraport-Barometer“
- Dialogformate mit Vorstand und Mitarbeitern

Wesentlichkeitsmatrix



Wesentlichkeitsmatrix

Aus dem systematischen Austausch mit unseren internen und externen Stakeholdern gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Seit 2010 nutzen wir die Ergebnisse daraus für die Erstellung einer Wesentlichkeitsmatrix nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative. Die Matrix bildet die Herausforderungen und damit die Faktoren für den Erfolg des Unternehmens ab. 2018 hat die Fraport AG die Auswahl der Themen geprüft. Anschließend bestätigten das

Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Beschäftigte, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren und Passagiere sowie Vertreter von Banken, Fluggesellschaften, Medien, Nichtregierungsorganisationen, Politik, Behörden, Wirtschaftsverbänden und wissenschaftlichen Institutionen) in einer Online-Befragung die Relevanz der gewählten Themen. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung

vorzunehmen. Die Matrix wurde anschließend vom Vorstand bestätigt. Ihre Gültigkeit wurde auch für das Geschäftsjahr 2019 geprüft und bestätigt.

Die Grafik zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf die entsprechenden Themenfelder, die Relevanz für die Stakeholder sowie die Relevanz für die Geschäftstätigkeit von Fraport.

Definitionen der Themenfelder

Corporate Governance und Compliance: Verantwortungsvolle Unternehmensführung sowie Einhaltung nationaler und internationaler Gesetze und Regulierungen sowie interner Richtlinien. Bekämpfung von Korruption und Bestechung.

Datenschutz: Schutz personenbezogener Daten vor missbräuchlicher Verwendung und Schutz des Persönlichkeitsrechts der Einzelperson.

IT- und Flughafensicherheit: Gewährleistung der Sicherheit unternehmenskritischer IT-Systeme und Daten. Beibehaltung des hohen betrieblichen Sicherheitsstandards an den Flughäfen und Erfüllung der gesetzlichen Eigensicherungspflichten.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität: Ausgeprägte Kunden- und Serviceorientierung. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns und Sicherung der Drehkreuzfunktion des Standorts Frankfurt.

Wirtschaftlichkeit: Sicherung der Profitabilität des Fraport-Konzerns durch renditeorientierte Investitionen und einen effizienten Einsatz vorhandener Ressourcen.

Wachstum und Entwicklung im Konzern: Ertragsorientiertes Wachstum durch Stärkung und Weiterentwicklung des Konzern-Portfolios.

Ideen und Innovationen: Entwicklung neuer Produkte und effizienter Verfahren.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber: Sicherung von Arbeitsplätzen sowie Gewährleistung eines Arbeitsumfelds, geprägt von Vielfalt, Chancengleichheit und Respekt. Angebote zur Vereinbarung von Beruf und Familie sowie von Entwicklungschancen zur Gewinnung, Qualifizierung und Bindung von engagiertem Personal.

Gesundheits- und Arbeitsschutz: Erhalt und Förderung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit der Beschäftigten.

Wertschöpfung und Engagement in den Regionen: Positiver Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen, in denen wir Flughäfen betreiben. Gemeinnütziges Engagement in der Flughafennachbarschaft und Dialog mit unseren Stakeholdern.

Schallschutz: Verbesserung der Lärmsituation in benachbarten Wohngebieten und dauerhafte Unterschreitung der Lärmobergrenze.

Klimaschutz: Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, angelehnt an das Pariser Klimaschutzabkommen (1,5-Grad-Ziel) durch Erhöhung der Energieeffizienz, Nutzung und Erzeugung von regenerativen Energien, Einsatz von alternativen Antrieben.

Umwelt- und Naturschutz: Schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen und stetige Verbesserung der Umweltleistungen wie Einsparung von Trinkwasser, Vermeidung und Verwertung von Abfällen, Schutz von Böden und Gewässern sowie Erhalt und Förderung der Biodiversität.

Luftqualität: Erfassung der Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb.



Gemeinsame Ziele für globale Herausforderungen

Mit der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung drücken die Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen ihre Überzeugung aus, dass sich globale Herausforderungen nur gemeinsam lösen lassen. Die Agenda schafft die Grundlage dafür, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit und im Rahmen der ökologischen Grenzen der Erde zu gestalten.

Das Kernstück der Agenda bilden 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung, die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs). Die SDGs berücksichtigen alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – Soziales, Umwelt, Wirtschaft – gleichermaßen.

Als Unterzeichner des UN Global Compact fühlt sich die Fraport AG diesen Zielen und

den SDGs in besonderer Weise verpflichtet. Unser Schwerpunkt liegt dabei auf den SDGs, die unserer Ansicht nach im Einflussbereich unseres Handelns liegen. Zudem haben wir innerhalb der Auswahl vier SDGs identifiziert (grau hinterlegt), bei denen wir aufgrund der Anzahl der zugeordneten Themen den größten Beitrag leisten beziehungsweise die meisten Auswirkungen haben.

3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN



Die Fraport AG übernimmt Verantwortung für die Gesundheit ihrer Beschäftigten und bietet umfangreiche Leistungen zum Erhalt und zur Förderung ihrer körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit an. Wir beobachten die Luftqualität am Flughafen und arbeiten an einer

Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen. Zu einer Verbesserung der Lärmsituation in benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und einer Reduzierung der Zahl von Lärm Betroffenen am Standort Frankfurt tragen wir durch unsere Ziele im Bereich Schallschutz bei.

Themenfelder

- Gesundheits- und Arbeitsschutz
- Luftqualität
- Schallschutz

4 HOCHWERTIGE BILDUNG



In einem spezialisierten Arbeitsfeld, wie dem Management und Betrieb eines Flughafens, sind gut geschulte Beschäftigte nötig. Wir stellen daher ein vielfältiges Angebot an Weiterbildungsmöglichkeiten zur Verfügung und bieten jährlich zahlreiche Ausbildungsplätze an.

Darüber hinaus unterstützen wir Projekte, Institutionen und Einrichtungen zur Verbesserung der Beschäftigungsfähigkeit junger Menschen in der Region sowie Aktivitäten zur Forschung und Umweltbildung durch einen eigenen Umweltfonds.

Themenfelder

- Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber
- Wertschöpfung und Engagement in den Regionen

5 GESCHLECHTERGLEICHHEIT



Die Fraport AG setzt sich für die Gewährleistung eines Arbeitsumfelds ein, das geprägt ist von Vielfalt und Chancengleichheit sowie von Fairness und Respekt.

Themenfelder

- Corporate Governance und Compliance
- Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

6 SAUBERES WASSER UND SANITÄREINRICHTUNGEN



Der Betrieb eines Flughafens benötigt viel Wasser und erzeugt gleichzeitig eine hohe Abwassermenge. Beim Umgang mit dem „Schutzgut Wasser“ berücksichtigt Fraport alle Aspekte moderner Wasserwirtschaft und geht schonend mit den natürlichen Ressourcen um.

Themenfelder

- Umwelt- und Naturschutz

Verantwortung



Für das Erreichen der Klimaschutzziele des Fraport Konzerns ist der Einsatz erneuerbarer Energien ein wesentlicher Baustein. Wir steuern unser Einkaufsportfolio Strom, um unseren Emissionsfaktor unter dem Bundesdurchschnitt zu halten. Wenn unsere Energieeffizienzmaßnahmen ausgeschöpft sind, erhöhen wir den regenerativen Anteil im Einkaufsportfolio, um die Lücke zur Erreichung unserer Klimaschutzziele zu schließen.

Themenfelder

- Klimaschutz



Der Fraport-Konzern gehört international zu den führenden Unternehmen im Airport-Business und hat sich profitables Wachstum und das langfristige Erwirtschaften eines positiven Wertbeitrags in allen Geschäftsfeldern zum Ziel gesetzt (Wertschaffung). Dazu gehören auch die Schaffung guter Arbeitsbedingungen und Entwicklungschancen zur Gewinnung, Qualifizierung und Bindung von engagiertem Personal.

Darüber hinaus leisten wir mit unserer Wertschöpfung einen positiven Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Region unserer Standorte.

Themenfelder

- Wirtschaftlichkeit
- Wachstum und Entwicklung im Konzern
- Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber
- Wertschöpfung und Engagement in den Regionen



Innovationen dienen der Fraport AG als Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit. Wir wollen durch die Einführung neuer Techniken und die ständige Optimierung komplexer Prozesse den unterschiedlichen Kundenwünschen entsprechen und betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht werden. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung unserer Flughafeninfrastruktur und des Konzern-Portfolios.

Themenfelder

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



Fraport überwacht die Luftqualität am Standort Frankfurt und arbeitet an einer Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen. Dazu gehört auch die Einschätzung des Flughafenanteils an der lokalen Stickoxidkonzentration.

Themenfelder

- Luftqualität



Wir wollen unser Geschäftsmodell so nachhaltig wie möglich betreiben; dazu ist für uns die Einhaltung international gültiger Regeln für Arbeits- und Gesundheitsschutz selbstverständlich. Wir sehen uns in der Verantwortung, die Umwelt zu schützen, und erwarten dies auch von unseren Lieferanten und Dienstleistern.

Themenfelder

- Corporate Governance und Compliance
- Gesundheits- und Arbeitsschutz
- Klimaschutz
- Umwelt- und Naturschutz



Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere die Erhöhung der Energieeffizienz sowie das Monitoring und die Minderung des Ausstoßes klimarelevanter Gase durch den Flughafenbetrieb.

Themenfelder

- Klimaschutz



Als Verkehrsknotenpunkte sind Flughäfen Orte intensiver Ressourcennutzung. Wir setzen uns für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität auf dem Flughafengelände und in seinem Umfeld ein.

Themenfelder

- Umwelt- und Naturschutz



Als weltweit tätiges Unternehmen trägt Fraport national wie international Verantwortung. Wir haben uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards verpflichtet und sind Mitglied in nationalen und internationalen Arbeitsgruppen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung.

Themenfelder

- Corporate Governance und Compliance

Nachhaltigkeitsprogramm

Das Nachhaltigkeitsprogramm zu den strategisch wichtigen Themen für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung ist analog den Themenfeldern in der Wesentlichkeitsmatrix strukturiert. Fraport hat sich konkrete Ziele gesetzt und die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen definiert.

Das Programm wird jährlich überprüft und fortgeschrieben. Sein Geltungsbereich ist grundsätzlich der Fraport-Konzern, das heißt alle Gesellschaften, die in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung einbezogen werden. Abweichend davon gibt es Ziele, die bewusst nur für die Konzern-Gesellschaften in Deutschland beziehungsweise am Standort Frankfurt

oder für die Fraport AG Einzelgesellschaft gültig sind. Sie sind im Programm entsprechend gekennzeichnet. Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen und das Erreichen der Ziele liegt bei den zuständigen Fachbereichen. Bei den Themen, die konzernweit gelten, wurden exemplarisch Maßnahmen aus den Konzern-Gesellschaften aufgenommen.

Themenfeld	Ziel	Leistungs-kennzahl	Zielwert
------------	------	--------------------	----------

Unternehmensführung

<p>Corporate Governance und Compliance</p> 	<p>Wir wollen das Unternehmen stets verantwortungsvoll und transparent führen.</p>	<p>Die Festlegung von Leistungskennzahl und Laufzeit entfällt, da das Thema „Corporate Governance und Compliance“ grundlegende Voraussetzung für unsere Geschäftstätigkeit und in Regelprozesse integriert ist.</p>	
<p>Datenschutz</p>	<p>Wir wollen einen datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherstellen und die Rechte von Betroffenen wahren.</p>	<p>Die Festlegung von Leistungskennzahl und Laufzeit entfällt, da jederzeit die jeweils im Land gültigen datenschutzrechtlichen Bestimmungen einzuhalten sind.</p>	
<p>IT- und Flughafensicherheit</p>	<p>Wir schützen unsere IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung.</p> <p>Wir wollen die Sicherheit aller Personen an unseren Flughäfen gewährleisten.</p>	<p>Vertrauenslevel gemäß branchenspezifischem Sicherheitsstandard der Luftfahrt.</p>	<p>Höchster Vertrauenslevel</p> <p>Die Festlegung von Leistungskennzahl und Laufzeit entfällt, da die Sicherheit im Luftverkehr und auf dem Betriebsgelände für Fraport stets höchste Priorität hat.</p>



Jedes Ziel ist messbar und mit mindestens einer Leistungskennzahl (Key Performance Indicator, KPI) hinterlegt. Die KPI ermöglichen eine transparente Darstellung des Zielerreichungsgrads. Eine Ausnahme bilden dabei die Themen „Corporate Governance und Compliance“, „Datenschutz“ und „Flughafensicherheit“, da sie grundlegende Voraussetzung für die Geschäftstätigkeit von Fraport sind und

stets höchste Priorität haben. Wesentliche Chancen und Risiken berichten wir im aktuellen Geschäftsbericht unter www.fraport.de/publikationen.

Das Themenfeld „Wirtschaftlichkeit“ wurde um die Leistungskennzahlen „EBITDA“ und „Eigenkapitalquote“ ergänzt. Bei den KPI „ROFRA“ und „Netto-Finanzschulden zu EBITDA“ wurden die Zielwerte und




Laufzeiten angepasst. Die Leistungskennzahl „Globalzufriedenheit Passagiere“ wurde um die Geltungsbereiche „Konzern“ und „vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften ohne Frankfurt“ erweitert. Im Themenfeld „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ verwenden wir statt der 1.000-Mann-Quote fortan die international gebräuchliche Leistungskennzahl „LTIF (Lost Time Injury Frequency)“.

Laufzeit	Geltungsbereich	Maßnahmen (Stand: Ende 2019)	Status und Zielerreichung Ende 2019
	Konzern	<p>Konzern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Meldung von Compliance-Verstößen mittels zertifizierten Hinweisgebersystems (BKMS®-System) und Aufklärung der Sachverhalte durch Compliance-Abteilung – Eigene Regelwerke der Konzern-Gesellschaften (z. B. Fortaleza und Porto Alegre: eigene Anti-Korruptions-Richtlinie, Fraport Slovenija: Ethical and Compliance Committee) – Verpflichtung zur Übernahme der Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System für alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften <p>Fraport AG:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Korruptionsprävention (Schulungsmaßnahmen, Geschäftspartnerprüfungen und Dokumentation von compliancerelevanten Prozessen) – Verhaltenskodex 	Entfällt
	Konzern	<p>Konzern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einhaltung der europäischen Datenschutz-Grundverordnung bzw. der nationalen Datenschutzgesetze <p>Fraport AG:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Implementierung eines Datenschutzmanagementsystems – Umsetzung einer Datenschutzrichtlinie und eines einheitlichen Löschkonzepts – Etablierung eines adäquaten Schulungskonzepts 	Entfällt
2020	Fraport AG + integrierte Töchter am Standort FRA sowie Teile von Fraport Greece	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung existierender Sicherheitsstandards im Rahmen von Branchenarbeitskreisen – Einführung einer einheitlichen Tool-Unterstützung für alle Prozesse der IT-Security inkl. Dokumentation – Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter und Externe für eine hohe Security Awareness – Überarbeitung des Richtlinienwerks – Neugestaltung des IT-Risikomanagements 	Zweithöchster Vertrauenslevel 
	Konzern	<p>Konzern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewährleistung der Flughafensicherheit an den Konzernflughäfen erfolgt in eigener Zuständigkeit – Durchführung von Safety- und Security-Workshops vor Ort und in Frankfurt – Fachspezifische Exchange-Events <p>Fraport AG:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fortführung des Luftsicherheitsprogramms für den Flughafen Frankfurt – Notfallplanung gemäß ICAO-Bestimmungen – Notfallmanagement mit ERIC (Emergency Response and Information Center) und Fraport Emergency Team (F. E. T.) – Safetymanagement-System gemäß EU-Verordnung 2018/1139 – Security-Awareness-Kampagne für alle Beschäftigten am Flughafen Frankfurt – Regelmäßige Treffen mit Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleistern und Behörden 	Entfällt

Themenfeld	Ziel	Leistungs-kennzahl	Zielwert
Wertschaffung			
Kundenzufriedenheit und Produktqualität 	Wir wollen die Kunden- und Serviceorientierung an unseren Flughäfen kontinuierlich optimieren.	Globalzufriedenheit Passagiere	≥ 80 % ¹⁾
		Customer Service Index Airline	Auf dem Niveau des Vorjahres (2018: 73,9%)
		Gepäck-Konnektivität	> 98,5%
Wirtschaftlichkeit 	Wir wollen langfristiges Ertragswachstum generieren und die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau halten.	EBITDA	2019: zwischen etwa 1.160 Mio € und circa 1.195 Mio € 2020: Unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen des Coronavirus wird eine deutlich rückläufige Entwicklung erwartet.
		Konzern-Ergebnis	2019: zwischen rund 420 Mio € und rund 460 Mio € 2020: Unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen des Coronavirus wird eine deutlich rückläufige Entwicklung erwartet.
		ROFRA	> WACC (2019: 6,4%)
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Max. 5 ×
		Eigenkapitalquote	> 30%
		Free Cash Flow	2019: spürbar unter dem Vorjahresniveau im deutlich negativen Bereich 2020: signifikant negativ

¹⁾ Ab 2021 mit Flugsteig G: 82,5%, ab 2025 mit Terminal 3: 85%.

Laufzeit	Geltungsbereich	Maßnahmen (Stand: Ende 2019)	Status und Zielerreichung Ende 2019
2021	Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> – Fortführung des Serviceprogramms zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität – Umsetzung von Trainings- und Schulungsformaten für Beschäftigte im Rahmen des „Service Excellence“-Programms zur weiteren Verbesserung der Gastfreundschaft und Serviceorientierung – Austausch mit unseren Standortpartnern im Service Quality Committee (zweimal pro Jahr) – Erweiterung des Angebots an digitalen Passagierservices (u. a. Optimierung Free-Wi-Fi-Angebot, digitale Informationsmedien) – Umsetzung eines Kommunikationskonzepts für Passagiere zur Reisevorbereitung (v. a. Sicherheitskontrolle, Handgepäckregularien) – Maßnahmen zur Steigerung der Kontrollkapazitäten (Errichtung einer Anbauhalle im Terminal 1, Halle A für zusätzliche Sicherheitskontrollen) sowie Verbesserung der Abläufe und Prozesse 	88% 
2021	Vollkonsolidierte ausländische Konzernflughäfen		Berichterstattung ab 2020
2021	Konzern		Berichterstattung ab 2020
2019	Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmäßiger Austausch mit Airline-Vertretern – Hilfestellung bei Anfragen betreffend die eigene Organisation sowie Vermittlung zu Behörden und Konzern-Gesellschaften – Information zu infrastrukturellen und kommerziellen Neuerungen am Standort 	74,1% 
2019	Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> – Kontinuierliche Entwicklung von Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performance-Gespräche eng mit den Kunden abgestimmt werden – Schaffung von Redundanzen durch zusätzliche Bypässe und Gepäckentnahmestellen 	98,4% 
2020	Konzern	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt des wettbewerbsfähigen integrierten Geschäftsmodells am Standort Frankfurt – Reduzierung und Flexibilisierung der operativen Kosten durch optimale Zusammenarbeit im Konzern – Implementierung des strategischen Programms „Zukunft FRA“ – Reduzierung des operativen Aufwands u. a. durch Senkung des Energieverbrauchs am Flughafen Frankfurt um 20 % bis zum Jahr 2022 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 ohne wesentliche Investitionen 	1.180,3 Mio € 
2020	Konzern		454,3 Mio € 
Unbefristet	Konzern		8,8% (-2,3 PP) 
Unbefristet	Konzern		3,5 
Unbefristet	Konzern		33,7% 
2020	Konzern		- 373,5 Mio € (2018: 6,8 Mio €) 

Themenfeld	Ziel	Leistungs-kennzahl	Zielwert
Wachstum und Entwicklung im Konzern  	Wir wollen die Passagierzahl organisch steigern und unser Portfolio optimal strukturieren.	Passagiere Frankfurt Passagiere Konzern	2019: Wachstum zwischen etwa 2% und etwa 3%; 2019 angepasst: Wachstum leicht unter der Bandbreite von etwa 2% und etwa 3% 2020: deutlich negative Entwicklung 2019: Passagierwachstum an allen Konzern-Flughäfen 2019 angepasst: Passagierwachstum an allen Konzern-Flughäfen; Twin Star rückläufig um ca. 10% 2020: Ohne Berücksichtigung der Ausbreitung des Coronavirus – Wachstum an allen Konzern-Flughäfen; Fraport Slovenija Rückgang im zweistelligen Prozentbereich, deutlich negative Einflüsse durch das Coronavirus möglich
Ideen und Innovationen 	Wir wollen das Know-how und die Kompetenzen unserer Beschäftigten im Konzern fördern und nutzen sowie den Input unserer Stakeholder berücksichtigen.	Nutzen der umgesetzten Ideen	Mind. 300.000 €/Jahr

Beschäftigte

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber   	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	Gleich oder besser als 3,0
	Wir wollen den Anteil von Frauen in Führungspositionen steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands)	30%
	Wir wollen gute Entwicklungschancen zur Gewinnung und Bindung von motiviertem Personal bieten.	Ausbildungsplätze	≥ 110

¹⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

²⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre.




Laufzeit	Geltungsbereich	Maßnahmen (Stand: Ende 2019)	Status und Zielerreichung Ende 2019
2020	Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Standort Frankfurt als Hub sowie Sicherung der Attraktivität für Netzwerk-Carrier – Umsetzung von Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen an den Beteiligungsflughäfen in Peru, Brasilien, Griechenland – Weiterentwicklung des Angebots am Flughafen Frankfurt durch Ausbau der land- und luftseitigen Kapazitäten u. a. mit Bau des Terminal 3 	<p>Wachstum von 1,5 % (70,6 Mio Passagiere)</p>
2020	Konzern	<ul style="list-style-type: none"> – Stärkung des Flughafen Frankfurt als Frachtdrehkreuz durch Investitionen in die Infrastruktur – Weiterer Ausbau des Retailflächenmanagements u. a. über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA 	<p>In Summe Passagierwachstum an den Konzern-Flughäfen</p>
2020	Konzern ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> – Verleihung eines Ideen- und Innovationspreises – Themenbezogene Kampagnen zur Generierung von Ideen zu ausgewählten Problemstellungen – Aufbau einer Online-Plattform für die Beschäftigten zum Wissensaustausch und zur Lösungsentwicklung 	<p>101.263 €</p>
2020	Konzern ²⁾	<p>Die Kennzahl wird regelmäßig durch eine Befragung erhoben. Die Ergebnisse dienen zur Identifikation von Verbesserungspotenzial und Ableitung von Maßnahmen. Bei der Fraport AG werden sie vom Zentralbereich Personalserviceleistungen dokumentiert und die Umsetzung kontrolliert.</p> <p>Konzern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – erstmalige Durchführung einer Mitarbeiterbefragung bei Fraport Greece und Fraport Brasil – regelmäßige Besuche der Geschäftsführung vor Ort und Mitarbeitererevents (Fraport Greece) <p>Fraport AG:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Implementierung eines Mindful-Leadership-Programms in einem Servicebereich unter Beteiligung der Führungsebenen 1 bis 3 – Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung im Facility Management (u. a. Stay-Interviews) – Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“ – Implementierung eines Talentmanagement-Prozesses 	<p>2,78</p>
2021	Konzern ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> – Strategische Nachfolgeplanung über alle Führungsebenen im Konzern – Spezifische Coaching- und Mentoring-Programme – Gezielte individuelle Entwicklungsmaßnahmen für Frauen – Überprüfung der Stellenbesetzungsprozesse – Stärkung einer offeneren Unternehmenskultur – Gezielte Kommunikationskampagnen (z. B. Führen in Teilzeit) 	<p>28,5%</p>
2020	Standort FRA	<ul style="list-style-type: none"> – Differenziertes Ausbildungsangebot mit mindestens einjähriger Übernahmegarantie, unbefristete Übernahme (bei fachlicher und persönlicher Eignung) von Auszubildenden in technischen Ausbildungsberufen, Werkfeuerwehrleuten und Notfallsanitätern – Einstiegsqualifizierungsprogramm „Startklar“ – Angebot zur politischen Bildung in Zusammenarbeit mit der Akademie Frankenwarte und der Bildungsstätte Anne Frank 	<p>125</p>

Themenfeld	Ziel	Leistungs-kennzahl	Zielwert
Gesundheits- und Arbeitsschutz  	Wir wollen die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich reduzieren.	LTIF (Lost Time Injury Frequency)	≤ 22,5
	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote	≤ 7,2%
Gesellschaft			
Wertschöpfung und Engagement in den Regionen  	Wir wollen positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Regionen beitragen.	Brutto-Wertschöpfung (Unternehmensleistung)	mind. +2% ggü. Vorjahr ²⁾
Schallschutz 	Wir wollen die von Fluglärm betroffene Fläche am Tag unterhalb der Vorgaben der Lärmobergrenze halten.	LOG-Lärmfläche: durch einen Leq 55 dB(A) Tag belastete Fläche	≤ 22.193 ha

¹⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

²⁾ Unter Einhaltung einer maximalen Netto-Verschuldung von 5 × EBITDA.

Laufzeit	Geltungsbereich	Maßnahmen (Stand: Ende 2019)	Status und Zielerreichung Ende 2019
2025	Konzern	<p>Konzern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Implementierung des Fraport-Arbeitsschutzmanagementsystems in allen Konzern-Gesellschaften – Durchführung von Trainings und Monitorings zur Gefahrensensibilisierung für Beschäftigte – Occupational Health and Safety Managementsystem (OH&S-MS)-Board (jährlich konzernweit, quartalsweise Standort FRA) <p>Fraport AG:</p> <p>Konsequente Umsetzung der in der Richtlinie festgelegten Maßnahmen hinsichtlich</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schärfung der Präventionskultur durch Schulungsmaßnahmen und Projekte insbesondere mit dem Schwerpunkt „Verhaltensorientierter Arbeitsschutz“ – Weiterentwicklung des Arbeitssicherheitsmanagementsystems – Einsatz und Weiterentwicklung belastungsreduzierender technischer Lösungen im Bereich Bodenverkehrsdienste – Gefährdungsbeurteilungen – Präventionsprojekt „ZERO“ der Bodenverkehrsdienste 	<p>25,0</p>
2025	Konzern ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> – Betriebliche Krankenzusatzversicherung – Wertschätzungsaktion für stark belastete operative Bereiche – Check-ups am Arbeitsplatz, Erholungsliegen in Aufenthaltsräumen, Hautkrebsscreening – Fitness-Mobil als mobile Trainingskomponente – Entspannungsliegen „brainLight“ in den Aufenthaltsräumen – WeightWatchers@Work – Gesundheitskurse 	<p>8,0%</p>
2020	Konzern	<ul style="list-style-type: none"> – Beschaffung von Waren, Dienstleistungen und/oder Bauleistungen – Vergabe an nationale Unternehmen 95% (Twin Star/Bulgarien) – Vergabequote 80% regional (Fraport Slovenija) – Vergabequote 66% regional (Fraport Greece) – Sponsoring des Ski-Nationalteams und des olympischen Teams (Fraport Slovenija) – Unterstützung der Arbeit der Kavala Freiwilligenorganisation im Kampf gegen Krebs, Sponsoring des ionischen Zentrums für historische Studien (Fraport Greece) – Operative und finanzielle Weiterentwicklung der Konzern-Standorte – Investitionen in bestehende Flughäfen zur Bedienung künftiger Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Regionen und Märkte 	<p>+ 3,2% (rund 3,4 Mrd. €)</p>
Bis zur Vollausslastung	Standort FRA	<ul style="list-style-type: none"> – Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wie: Förderung des Flottenaustauschs zu lärmärmeren Flugzeugen über Entgeltordnung – Anhebung Anfluggleitwinkel LBNW auf 3,2 Grad – GBAS-basierte lärmindernde Anflugverfahren, insbesondere Anhebung Anfluggleitwinkel Süd- und Centerbahn auf 3,2 Grad – Incentivierung von GBAS als Bestandteil des Entgeltantrags 	<p>17.332 ha</p>

Themenfeld	Ziel	Leistungs-kennzahl	Zielwert
Umwelt			
Klimaschutz 	<p>Wir wollen die CO₂-Emissionen des Fraport-Konzerns verringern.</p>	<p>Absolute Emissionen (Summe Scope 1 und 2 GHG Protocol) der Fraport-Muttergesellschaft und der vollkonsolidierten Konzernflughäfen</p>	<p>125.000 t CO₂¹⁾</p>
	<p>Wir wollen die CO₂-Emission der Fraport AG am Standort FRA reduzieren.</p>	<p>Absolute Emission (Summe Scopes 1 und 2 GHG Protocol)</p>	<p>80.000 t CO₂</p>
		<p>Spezifische CO₂-Emission (Summe Scopes 1 und 2 GHG Protocol) pro Verkehrseinheit (VE)</p>	<p>0,9 kg CO₂/VE</p>
Umwelt- und Naturschutz 	<p>Wir wollen unsere Dienstleistungen im Konzern unter konsequenter Berücksichtigung von Umweltbelangen erbringen und unsere Umweltleistung kontinuierlich verbessern.</p>	<p>Anteil von vollkonsolidierten, umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen (EMAS oder ISO 14001), umsatzgewichtet</p>	<p>100 %</p>
Luftqualität 	<p>Wir wollen die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs jährlich erfassen.</p>	<p>Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen nach wesentlichen Quellen</p>	<p>NOx: 100 % PM10AA: 100 %</p>

¹⁾ Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst.

²⁾ Fraport AG sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften GCS, Fra Ground, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

³⁾ Einschließlich Flugverkehr bis 300 m.

⁴⁾ Werte beziehen sich auf die Sonderauswertung 2016.

Laufzeit	Geltungsbereich	Maßnahmen (Stand: Ende 2019)	Status und Zielerreichung Ende 2019
2030	Konzern ²⁾	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Energieeffizienz beim Betrieb der Gebäude und der Flughafeninfrastruktur – Vermehrter Einsatz von Fahrzeugen und Bodenabfertigungsgeräten mit alternativen Antrieben – Nutzung alternativer Energien nach Maßgabe der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten – Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI 	<p>227.552 t</p> 
2030	Fraport AG	<ul style="list-style-type: none"> – Energetische Optimierung von Bestandsgebäuden der Fraport AG <ul style="list-style-type: none"> – in den Terminals – in Büro- und Servicegebäuden – Planung und baubegleitende Umsetzung des energieoptimierten Terminals 3 – Umsetzung energetischer Maßnahmen in der Gepäckförderanlage bis 2020 – Ausbau der Elektrofahrzeugflotte (Schwerpunkt Bodenverkehrsdienste) bis 2020 – CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling – Befassung mit dem Einstieg in regenerative Energie zur Deckung des zukünftigen Energiebedarfs 	<p>170.310 t</p> 
2030	Fraport AG		<p>1,86 kg CO₂/VE</p> 
2020	Konzern	<p>Konzern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bewertung der Konzern-Gesellschaften hinsichtlich ihrer Umweltrelevanz – Aufbau von Umweltmanagementsystemen in weiteren Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihres Portfolios Umweltrelevanz aufweisen <p>Fraport AG:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fortführung des bestehenden Umweltmanagementsystems 	<p>84,1%</p> 
2022	Standort FRA ³⁾	<ul style="list-style-type: none"> – Qualitätssicherung der Bestands- und Betriebsdaten (Umlegung von SAP-Daten auf Kalenderjahre, erste Plausibilitätsprüfungen) – Optimierung der Methodik zur Nutzung von Betriebsdaten für das Emissionsmodell (Beauftragung externer Unterstützung, erste Abstimmungen zum Vorgehen) – Fachliche Begleitung der Modellweiterentwicklung LASPORT (Emissions- und Ausbreitungsmodell zur Ermittlung flug[hafen]bedingter Immissionen), Test und Inbetriebnahme der LASPORT-Version 2.3.10 – Kooperation mit dem HLNUG und UNH zur Erforschung der sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) 	<p>NOx: 87%⁴⁾</p>  <p>PM10AA: 30%⁴⁾</p> 

2

Unternehmensführung

Corporate Governance und Compliance	47
Corporate Governance	47
Compliance	47
Lieferkette und Beschaffung	50
Datenschutz	52
IT- und Flughafensicherheit	54
IT-Sicherheit	54
Flughafensicherheit	55
Safety	56
Security	57

Corporate Governance und Compliance



Verantwortungsvolle Unternehmensführung sowie Einhaltung nationaler und internationaler Gesetze und Regulierungen sowie interner Richtlinien. Bekämpfung von Korruption und Bestechung.

Vertrauen bei allen Stakeholdern schaffen

Corporate Governance

Der Begriff „Corporate Governance“ steht bei Fraport für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle. Ziele der Corporate Governance sind bei Fraport die langfristige Wertschaffung sowie Vertrauen bei Investoren, Kunden, Beschäftigten und in der Öffentlichkeit zu schaffen und zu stärken. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport daher höchsten Stellenwert. In diesem Kontext ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

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

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Kontrollstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen.

Bei der Fraport AG als deutsche börsennotierte Aktiengesellschaft richtet sich die Corporate Governance vor allem nach dem Aktiengesetz, dem Kapitalmarktrecht sowie den Anregungen und Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils gültigen Fassung. Vorstand und Aufsichtsrat geben jährlich eine Entsprechungserklärung ab, die unter www.fraport.de/corporategovernance abrufbar ist. Entsprechend gesetzlichen

Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Kontrollorgan erreicht wird (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet die Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen.

Compliance

Die Sicherstellung integren Handelns aller Beschäftigten weltweit hat für Fraport eine hohe Bedeutung. Compliance ist eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Das Compliance Management System (CMS) von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integre und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht.

„Fraport toleriert keinerlei Form von Korruption oder anderen unlauteren Geschäftspraktiken. Die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist zudem wesentlicher Bestandteil des weltweit geltenden Fraport-Verhaltenskodex.“



Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender

Der Verhaltenskodex enthält die Vorgabe, mit den wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln. Fraport hat sich verpflichtet, das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen zur Regelung der allgemeinen Arbeitsbedingungen im Konzern zu achten, den legitimierte Arbeitnehmervertretungen eine offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit anzubieten und nach einem

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider.

fairen konzernweiten Interessenausgleich zu streben. Fraport lehnt danach jegliche Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ab und steht dafür ein, dass die Rechte von Kindern und Jugendlichen geachtet werden.

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. Durch regelmäßige Besuche der Baustellen wird die Einhaltung der vertraglichen Vereinbarungen überprüft.

Die Konzern-Gesellschaft Lima erfüllt die Standards der IFC Environmental Health & Safety Guidelines und ist zur Einhaltung der Anforderungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie des Landes Peru („Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“) verpflichtet. Zudem wird sich die Gesellschaft zu den „Äquator-Prinzipien“, einem Regelwerk von Banken zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen, bekennen. Die Einhaltung der Prinzipien ist eine Voraussetzung für die Finanzierung und wird auch in die vertraglichen Vereinbarungen eingehen. Im Rahmen der Ausschreibungen für den Ausbau des Flughafens wurden zudem sämtliche Bieter zur Unterzeichnung von Antikorruptionsvereinbarungen verpflichtet.

Im Rahmen der Durchführung des Ausbauprogramms am brasilianischen Flughafen

Porto Alegre ist die Konzern-Gesellschaft nach dem Konzessionsvertrag verpflichtet, die Umsiedlung von gut 900 Familien zu veranlassen. Erste Maßnahmen zur Umsetzung der Umsiedlung wurden bereits eingeleitet. Die Umsiedlung selbst erfolgt nach einem strukturierten und in Brasilien etablierten Prozess. Durch die enge Kooperation mit den zuständigen Behörden der Stadtverwaltung und der Landesregierung ist die strikte Einhaltung der lokalen Gesetzgebung garantiert. Die betroffenen Familien werden durch die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre entschädigt.

Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre verfügen über eine eigene Anti-Korruptions-Richtlinie. Compliance betreffende Fragen sowie erhaltene Informationen zu Verstößen gegen den Verhaltenskodex werden innerhalb der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija durch das Ethical and Compliance Committee behandelt.

Für Beschäftigte und Kunden stehen weltweit mehrere Wege zur Verfügung, um potenzielle Compliance-Verstöße – wie Beschwerden im Zusammenhang mit der Missachtung von Menschenrechten oder Hinweise zu Korruptionsvorfällen – sicher und vertrauenswürdig melden zu können.

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

Eingegangene Hinweise werden sorgfältig bewertet. Compliance-Verstöße werden systematisch geahndet und festgestellte Misstände beseitigt.

Die Beschäftigten von Fraport werden regelmäßig über verschiedene interne Kanäle zum Thema Compliance informiert und absolvieren verpflichtende Schulungen dazu. Den Beschäftigten stehen über Informationsportale der Verhaltenskodex

und die übrigen im Fraport-Konzern jeweils maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung. Der Umgang mit Einladungen und Geschenken wurde für die Beschäftigten der Fraport AG in einer eigenen Richtlinie festgelegt, die unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen regelt. Die Beschäftigten werden so bei der Einhaltung der bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen unterstützt.

Fraport beschreibt in einem Lieferantenkodex die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern. Im Lieferantenkodex sind der korrekte Umgang mit Beschäftigten, unter anderem die Achtung der Menschenrechte, des Umwelt- und Klimaschutzes, sowie die Integrität im Geschäftsverkehr, beispielsweise das Verbot von Korruption und Bestechung, enthalten.



Lieferkette und Beschaffung

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

Die Fraport AG verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten abhängig von den lokalen Gegebenheiten im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zur Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes.

Ein Verstoß dagegen kann zur Kündigung der Geschäftsbeziehung führen. Ebenso drohen bei Kartellverstößen und schweren Verfehlungen eine Vertragsstrafe und ein pauschalierter Schadensersatzanspruch. Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten nachzuhalten.

Das ist insbesondere auch bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima, der Modernisierung der griechischen Regionalflughäfen sowie den Bautätigkeiten bei den brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre von Relevanz, bei denen die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes Vertragsbestandteil ist.

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich zur konsequenten Ausrichtung ihres Einkaufs von Produkten und Dienstleistungen an Nachhaltigkeitskriterien und unterzeichnete eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung.

Mögliche ökologische Beschaffungskriterien und Zertifikate (zum Beispiel der Standard OEKO-TEX 100) werden bei Beauftragungen berücksichtigt.

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

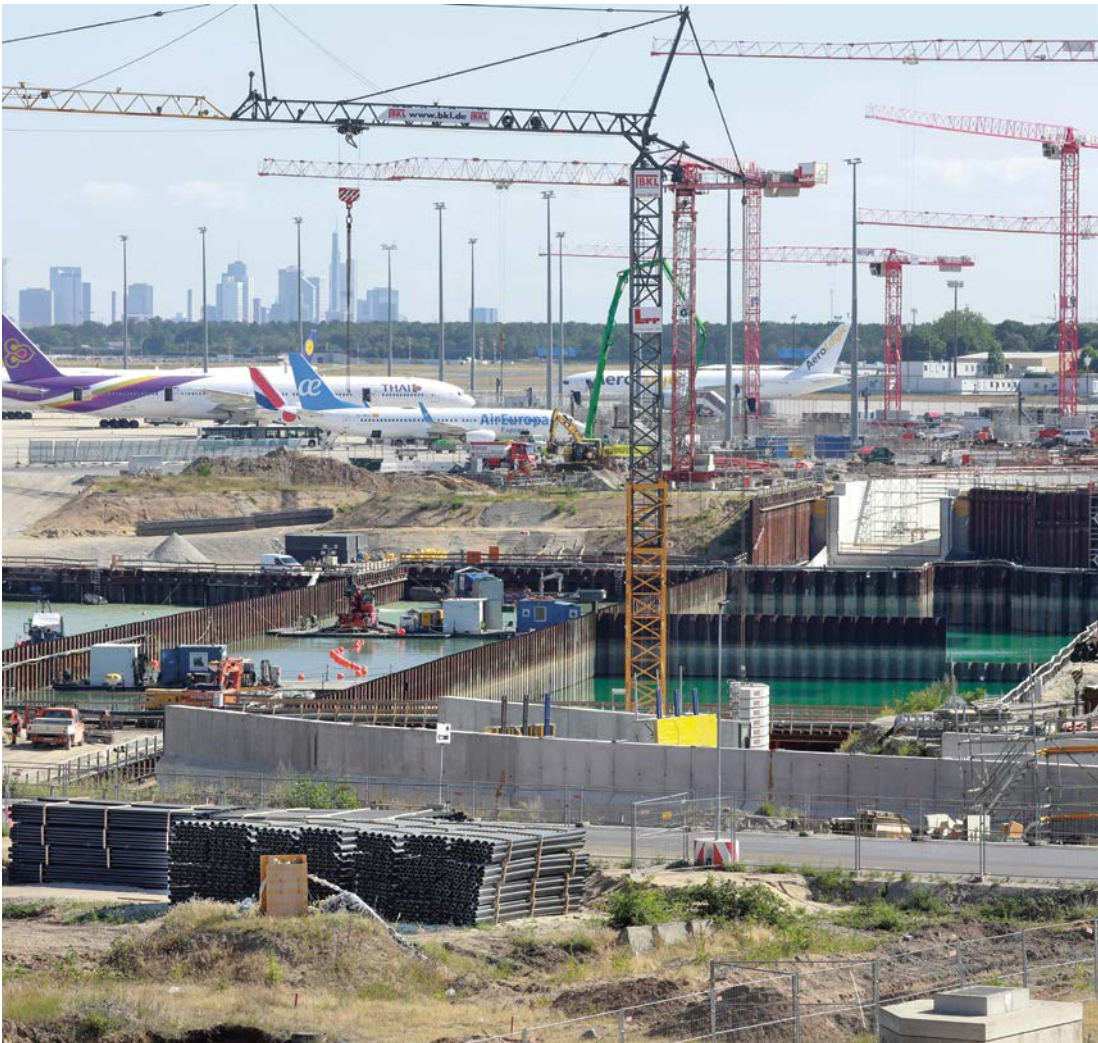
Über 60% des Auftragsvolumens an den Konzern-Flughäfen wurden innerhalb des eigenen Landes vergeben. Bei der Fraport AG gingen mehr als 70% an Unternehmen in der Rhein-Main-Region.

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

Sofern die Fraport AG Verträge über Warengruppen ausschreibt und vergibt, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung dieser Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Hier wird zyklisch geprüft, in welchen Ländern die Produktionsstätten liegen. Werden Geschäftsbeziehungen zu einem Lieferanten aus einem dieser Länder aufgenommen, erfolgt vorher eine ausgiebige Sanktionslistenprüfung. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche



In Thessaloniki entsteht für rund 100 Mio € ein neues Terminal.



Großbaustelle
Terminal 3
im Süden des
Flughafen Frankfurt

oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die bis zum Entzug der Beauftragung führen können.

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

durch Konzern-Gesellschaften erbracht werden. Die Konzern-Gesellschaften stellen die rechtskonforme Beauftragung und den Einsatz von Fremdpersonal durch die Implementierung geeigneter Prozesse eigenständig sicher.

Für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3 in Frankfurt, wurde aufgrund der Projektgröße und -komplexität ein separater Beschaffungsprozess über die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd festgelegt. Bauunternehmen werden im Rahmen dieses Beschaffungsprozesses bereits mit der Abgabe eines Angebots verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Mindestlohngesetz einzuhalten, Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen der Tarifparteien zu leisten und auch nur solche Nachunternehmer oder sonstige Dritte zu beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen.

Der Fraport-Lieferantenkodex ist bei allen Beauftragungen für das Terminal 3 Vertragsbestandteil.

Im Rahmen der Beschaffungen für den Bau des Terminals 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern vor der Aufnahme der Geschäftsbeziehungen.

Datenschutz

Schutz personenbezogener Daten vor missbräuchlicher Verwendung und Schutz des Persönlichkeitsrechts der Einzelperson.

Schutz und Sicherheit personenbezogener Daten

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

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

Mehr zum Thema Datenschutz

Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten durch Fraport sowie die Datenschutzerklärungen für die sogenannten Betroffenenkategorien wie Aktionäre, Beschäftigte, Besucher, Bewerber, Geschäftspartner, Passagiere oder Kunden sind unter [datenschutz.fraport.de](https://www.fraport.de/datenschutz) abrufbar.



Personenbezogene Daten bilden die Grundlage für die Ausstellung eines Flughafenausweises.

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

Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, hat die Fraport AG die bestehenden Prozesse in ein Datenschutzmanagementsystem implementiert. Ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen stehen den Beschäftigten ebenfalls zur Verfügung.

Die für die Einhaltung der DSGVO erforderlichen Prozesse sind Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001.

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

Persönliche Zutrittsrechte zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen werden in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems sowie Zutrittskontrollsystemen verwaltet und kontrolliert. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern.



Für die Reservierung eines Parkplatzes werden unter anderem Kontaktdaten benötigt.

IT- und Flughafensicherheit

Gewährleistung der Sicherheit unternehmenskritischer IT-Systeme und Daten. Beibehaltung des hohen betrieblichen Sicherheitsstandards an den Flughäfen und Erfüllung der gesetzlichen Eigensicherungspflichten.

Sicherheit hat viele Facetten

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

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

IT-Sicherheit

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement trägt Fraport dieser Situation Rechnung.

Das Ziel ist der Schutz der IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung.

Diese sind grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und die Einhaltung regelmäßig

durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater überprüft.

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt verwenden eine eigene IT-Infrastruktur, die sie entsprechend den Konzern-IT-Sicherheitsrichtlinien schützen. Die IT-Systeme der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die SAP-Systeme von Fraport Greece sind grundsätzlich in die Technik der Fraport AG integriert und werden dort betreut.

Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die





Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Luft-hansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen Anforderungen des IT-Sicherheitsgesetzes für kritische Infrastrukturen (KRITIS). Das Ziel ist, durch die Selektion von Sicherheitsmaßnahmen, die Zuordnung der Maßnahmen zu vordefinierten Vertrauensleveln und die gegenseitige Prüfung, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

Aktuell wird die Einführung eines einheitlichen Tools für alle Prozesse der IT-Security inklusive der Dokumentation geplant. Darüber hinaus koordiniert der Bereich die Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter und Externe für eine hohe Security-Awareness. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung ISO 9001. Ein eigenes Kennzahlensystem gibt jederzeit Auskunft über den Status von IT-Sicherheitsmaßnahmen, aufgegliedert nach Security- und Compliance-Aspekten.

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

Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: „Safety“ und „Security“. Zum Informationsaustausch finden regelmäßige Treffen mit Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleistern und Behörden im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus statt.

Ziel ist die Gewährleistung der Sicherheit aller Personen an den Fraport-Flughäfen. Dazu gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie Zugangskontrollen.

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

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

Bereiche der Flughafensicherheit

„Safety“

ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafengeländes

„Security“

bedeutet die Abwehr von terroristischen Gefahren und Schutz der zivilen Luftfahrt

Safety

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

Am Flughafen Frankfurt werden mit dem SMS sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt.

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten gibt es 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

Das Care Team und das ERIC Support Team wurden 2019 unter dem Dachbegriff Fraport Emergency Team (F.E.T.) zusammengeführt.

„Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Bei Bedarf wird das „Fraport Emergency Team“, bestehend aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, aktiviert, das sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige kümmert, den Krisenstab organisatorisch unterstützt oder eine sogenannte „Notfallinformationszentrale“ besetzt, um telefonische Anfragen zu bedienen.

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

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

Safety first!

Bei Rettungseinsätzen zählt oft jede Sekunde. Das Flughafengelände kennen die Fraport-Rettungskräfte wie ihre eigene Westentasche. Anders ist das bei großen Baustellen. Bestes Beispiel: Die Terminal 3-Baustelle. Auf einer Fläche von mehr als 50 Fußballfeldern werden in der Spitze pro Tag bis zu 5.000 Bauarbeiter tätig sein. Das sich ständig ändernde Gelände stellt für Ortsunkundige eine große Herausforderung dar. Im Juli 2019 fand dort eine zweitägige Übung statt. Ziel war es, die Ortskenntnisse und das Zusammenspiel aller Beteiligten auf der Baustelle zu verbessern. Mit dabei waren etwa 30 Personen von der Flughafenfeuerwehr, den Konzern-Gesellschaften Medical Airport Service und FAS sowie einer Baufirma.

Damit der Rettungsdienst trotz der sich von Woche zu Woche verändernden Baustelle schnell zur Einsatzstelle findet, wurde ein spezielles Sicherheitskonzept entwickelt. An sogenannten Lotsenpunkten befinden sich ortskundige Personen, die den Rettungskräften schnell und sicher den Weg zur Unfallstelle weisen. So verlieren sie bei ihrer Anfahrt keine wertvolle Zeit. Um die Rettungskette zusätzlich zu beschleunigen, sind im Baustellenbereich des Terminalgebäudes etwa 30 SOS-Boxen stationiert. Wenn es schnell gehen muss, reicht ein Knopfdruck und die Leitstelle des Rettungsdienstes wird alarmiert.

Fazit der Übung: Innerhalb von sieben Minuten waren die Einsatzkräfte vor Ort. Nur drei Minuten später folgte der Rettungswagen.





Mehr Sicherheit in FRA

Die „Sicherheitstage 2019“ sensibilisierten alle Beschäftigte dafür, welchen Beitrag sie dazu leisten können, dass der Frankfurter Flughafen sicher bleibt. Bei der zweitägigen Messe waren unter anderem der Arbeitsschutz, die IT-Sicherheit, das Safety Management, die Unternehmenssicherheit, die Flughafenfeuerwehr sowie der Rettungsdienst dabei. Stände, Testimonials und Impulsvorträge über sicherheitsrelevante Themen informierten die Beschäftigten – und das auf spannende und interaktive Weise. So konnten alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen beispielsweise selbst Verkehrsverstöße beurteilen und Punkte verteilen. Außerdem konnten sie ausprobieren, wie man einen Defibrillator richtig nutzt, und testen, wie ein Alkohol- und Drogentest funktioniert. Die Zahl der Verkehrsunfälle auf dem Vorfeld ist im Jahr 2019 um 15 Prozent zurückgegangen. Eine positive Entwicklung, die sich durch richtiges Verhalten in kritischen Situationen fortsetzen soll. Mehr Achtsamkeit ist vor allem im empfindlichsten Bereich des Flughafens – auf dem Vorfeld – gefragt.

Security

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Vorschriften enthalten Vorgaben für die bauliche Gestaltung der Flughafeninfrastruktur zum Zwecke der Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs.

In Deutschland regelt das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) die Passagier- und Gepäckkontrollen, die Zutrittskontrollen

zu den luftseitigen Bereichen sowie die Sicherung des Betriebsgeländes, die zu der unmittelbaren Verantwortung des Flughafenbetreibers gehören. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Beschäftigte der Fraport AG als auch Beschäftigte der Konzern-Gesellschaft FraSec und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch.

Die Fraport AG entwickelt im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden eigenverantwortlich Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards. Im Jahr 2019 wurden in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut die Testläufe zur autonomen Zaunkontrolle fortgeführt; die Auswer-

tungen dazu laufen noch. Die Security-Awareness-Kampagne aus dem Jahr 2018 wurde weiterverfolgt und um den Aspekt von Safety-Themen erweitert. So fanden im Oktober sogenannte „Sicherheitstage“ statt, bei denen die Flughafen-Beschäftigten mit Ständen, Testimonials und Impulsvorträgen über sicherheitsrelevante Themen informiert wurden. Hier waren unter anderem die Airport Security, die Sicherheitsleitstelle, der Flughafenbrandschutz sowie der Rettungsdienst beteiligt. Zwei Erklärfilme zur Sensibilisierung hinsichtlich sicherheitsrelevanter Themen wurden produziert.

Ziel der Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen ist es, Angriffe, wie Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten, zu verhindern.

3

Wertschaffung

Kundenzufriedenheit und Produktqualität	59
Passagierzufriedenheit	60
Gepäck-Konnektivität	61
Wirtschaftlichkeit	62
Wachstum und Entwicklung im Konzern	64
Ideen und Innovationen	66

Kundenzufriedenheit und Produktqualität



Ausgeprägte Kunden- und Serviceorientierung. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns und Sicherung der Drehkreuzfunktion des Standorts Frankfurt.

Der Kunde konzernweit im Fokus

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

Um bei wachsenden Verkehrszahlen die Servicequalität zu sichern und den steigenden Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, führt

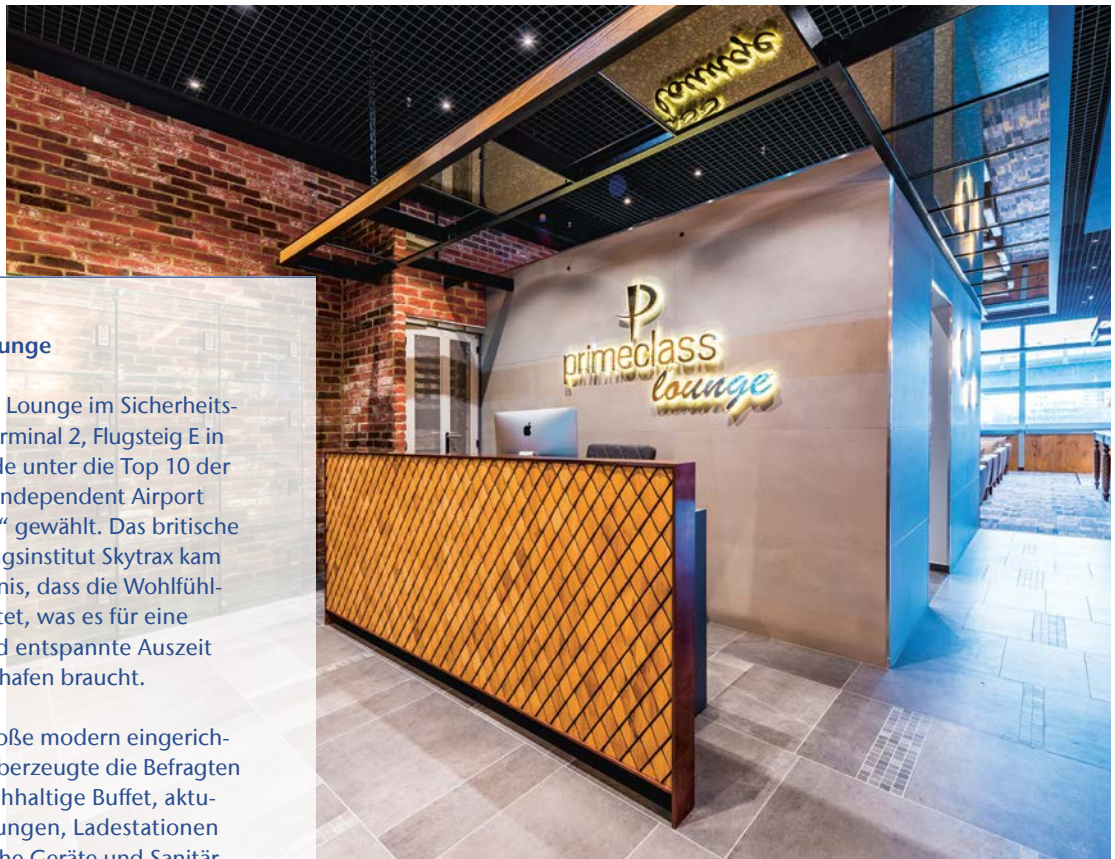
Fraport in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch. Unter anderem werden am Flughafen Lima ein neues Terminal gebaut sowie umfangreiche Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen an den griechischen Regionalflughäfen umgesetzt. An den griechischen Regionalflughäfen und den brasilianischen Flughäfen führten Verbesserungen am Check-in zu kürzeren Wartezeiten. Im Fokus stehen zudem Sauberkeit der Terminals und Komfort der Passagiere. Durch verschiedene Maßnahmen, wie die Weiterentwicklung des „We care“-Serviceprogramms arbeitet

die Konzern-Gesellschaft Twin Star daran, ein konstant hohes Servicelevel beizubehalten. Im Jahr 2019 setzte sie Maßnahmen in den Bereichen Website, Parken und Mitarbeitermotivation um. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat anhand der Vorjahresergebnisse Bereiche identifiziert, die die geringsten Zufriedenheitswerte haben, und auf Basis dessen ein Maßnahmenpaket inklusive Monitoring entwickelt. Die Konzern-Gesellschaft Fraport USA hat eine Anpassung des Systems zur Evaluierung der Zufriedenheiten vorgenommen, um zukünftig besser auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen zu können.

Primeclass Lounge

Die Primeclass Lounge im Sicherheitsbereich des Terminal 2, Flugsteig E in Frankfurt wurde unter die Top 10 der „World’s Best Independent Airport Lounges 2019“ gewählt. Das britische Marktforschungsinstitut Skytrax kam zu dem Ergebnis, dass die Wohlfühl-Oase alles bietet, was es für eine erholsame und entspannte Auszeit an einem Flughafen braucht.

Die 270 m² große modern eingerichtete Lounge überzeugte die Befragten durch das reichhaltige Buffet, aktuelle Tageszeitungen, Ladestationen für elektronische Geräte und Sanitäranlagen mit Duschen.



Passagierzufriedenheit am Flughafen Frankfurt

Mit dem im Jahr 2010 am Flughafen Frankfurt gestarteten Serviceprogramm ist es gelungen, die Globalzufriedenheit der Fluggäste am Flughafen Frankfurt signifikant zu steigern. In fünf Teilprogrammen wurden vor allem die Orientierung und Wegführung, das Ambiente und der Komfort sowie das Angebot an Entspannungs-, Arbeits- und Entertainmentmöglichkeiten in den Terminals deutlich verbessert. Die Maßnahmen konnten zum Großteil 2018 abgeschlossen werden, einzelne Maßnahmen wie die Sanierung der Sanitäranlagen wurden im Geschäftsjahr 2019 fortgeführt. Zudem wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die das Angebot an digitalen Passagierservices erweitern. So wurde unter anderem das kostenfreie Wi-Fi-Angebot für Passagiere nochmals hinsichtlich Verfügbarkeit und Zugangsverfahren verbessert und vereinfacht. Zur Unterstützung von Passagieren im Terminal wurden weitere digitale Informations-

medien implementiert. Um die Abläufe rund um die Sicherheitskontrollen zu verbessern, wurden in 2019 verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der Kontrollkapazität in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei durchgeführt. Dazu gehört neben einer neuen Kontrolltechnik in Frankfurt eine Anbauhalle im Terminal 1, Bereich A, die insbesondere für die Spitzenzeiten im Sommer zusätzliche Kapazitäten schafft. Außerdem wurden mehr Wannenrückführer eingesetzt. Ein umfassendes Informations- und Kommunikationskonzept bereite Fluggäste besser auf ihren Aufenthalt am Flughafen Frankfurt vor. Im Fokus standen hier neben Hinweisen zur rechtzeitigen und reibungslosen Anreise zum Flughafen vor allem die wichtigsten Botschaften zur Vorbereitung auf die Kontrolle (unter anderem Handgepäckregularien, Mitnahme elektronischer Geräte etc.). Die Passagierzufriedenheit mit der Wartezeit an den Luftsicherheitskontrollen war in

2019 mit 74 % dennoch rückläufig (im Vorjahr: 80 %). In Summe verbesserte sich die Zufriedenheit der Fluggäste von 86 % auf 88 % in 2019.

88%

zufriedene Passagiere

Seit 2016 tauscht sich Fraport gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa, den in Frankfurt tätigen Sicherheitsunternehmen, Retail-Konzessionären sowie weiteren Dienstleistungsunternehmen und der Deutschen Bahn im Gremium „Service Quality Committee“ zu den Themen Service, Gastfreundschaft und Kundenzufriedenheit aus. Als erster wichtiger Meilenstein wurden die sogenannten „Service-Leitlinien für FRA“ definiert und

verabschiedet. Darin bekräftigen die Partner ihren Wunsch und ihre gemeinsame Verantwortung, den Standort Frankfurt zu stärken und hinsichtlich der Servicequalität und vertrauensvollen Zusammenarbeit weiterzuentwickeln. Beispiele für ein erfolgreiches Zusammenwirken sind die Einbindung von Trainern bei Partnerunternehmen für gemeinsame Schulungsmaßnahmen (zum Beispiel interkulturelle Trainings) und Besuche der Vorstands- und Geschäftsführebenen bei Veranstaltungen im Rahmen des Programms „Service Excellence“. Ziel ist es, dass die gemeinsamen Passagiere, Kunden und Gäste den Flughafen Frankfurt in positiver Erinnerung behalten. Zudem soll dadurch eine höhere Globalzufriedenheit, Weiterempfehlungsbereitschaft, Zufriedenheit mit der Gastfreundschaft und Sicherheitsgefühl erzielt werden.

900 Beschäftigte besuchten Schulungsveranstaltungen im Rahmen des Programms „Service Excellence“, um die Gastfreundschaft und Serviceorientierung weiter zu verbessern.

Gepäckmanagement als Wettbewerbsfaktor

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben zudem die zuverlässige Verladung des Reisegepäckes bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck mittels der Gepäck-Konnektivität. 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. 2019 wurde dafür zum einen die Personalrekrutierung und -qualifizierung intensiviert. Zum anderen wurden die Prozesse der IT-Infrastruktur der Gepäckförderanlage weiterentwickelt.

Trotz aller getroffenen Vorsorgen kam es am 28. September 2019 zu einem weitreichenden Störfall der Gepäckförderanlage im Terminal 1, bei dem über 30.000 Gepäckstücke nicht zeitgerecht verladen werden konnten. Ursache dafür waren mehrere parallel auftretende elektrotechnische und in der Folge mechanische Störungen. Um das Risiko für ähnliche Störungen zukünftig zu reduzieren, wurde ein operatives und infrastrukturelles Maßnahmenpaket beschlossen. Durch den Bau von zusätzlichen Bypassen und Gepäckentnahmestellen werden Redundanzen geschaffen und die Anlage in Verkehrsspitzenzeiten entlastet. Aufgrund des Störfalls lag die Gepäck-Konnektivität im Jahr 2019 bei 98,4% und verfehlte den Zielwert von 98,5%. Die letzte große Störung lag über zwei Jahre zurück.

Für Airline-Kunden bietet Fraport am Standort Frankfurt eine umfassende Betreuung sowie Beratung zu strategischen und operativen Themen wie Flugbetriebsaufnahme, Frequenzanpassungen oder Slotzuteilung. Hinsichtlich der Streckenentwicklung begleitet Fraport Fluggesellschaften von der Analyse des Streckenpotenzials bis hin zu Marketingmaßnahmen, auch in Zusammenarbeit mit Partnern aus der Touristik. Die Airline-Kunden werden kontinuierlich zu wichtigen Entwicklungsthemen des Flughafens eingebunden, wie zum Beispiel im Hinblick auf Terminal 3 und Maßnahmen zum Management der laufenden Performance. In operativen Fragestellungen bietet das Customer Service Center (CSC) allen Airline-Kunden eine direkte Kontaktmöglichkeit. Neben frühzeitigen Informationen über Baumaßnahmen oder Betriebsänderungen ermöglicht das CSC durch regelmäßige Kundenbesuche einen zentralen Kontaktpunkt für die Airline-Stationen.

Den Erfolg der Maßnahmen für die Airline-Kunden misst die Fraport AG mit der Kennzahl Customer Service Index Airlines. Ziel ist, jedes Jahr das Niveau des Vorjahres zu erreichen. Der Wert 2019 liegt mit 74,1 leicht über dem Vorjahreswert von 73,9. Die Befragung umfasst vor allem die airlinerelevanten Bereiche des Flughafens, also die Abfertigungsleistungen der Bodenverkehrsdienste, sowie die Services des Flug- und Terminalmanagements und der Unternehmenssicherheit.

„Gute Reise“ in Bulgarien



We place the airport in the traveler's heart

Die Vision der Twin-Star-Kolleginnen und Kollegen aus Varna und Burgas: „We place the airport in the traveler's heart“ orientiert sich am Konzern-Leitbild und stellt die Kunden in den Fokus. Im Mittelpunkt des Leitbilds stehen sieben Werte wie Zuverlässigkeit, Einsatz und Respekt.



Für unsere Kunden schaffen wir Flugverbindungen in alle Welt.



Wir tragen zu einer nachhaltigen Entwicklung in der Schwarzmeer-Region bei.



Unsere engagierten Mitarbeiter gehen auf die Bedürfnisse unserer Kunden ein.



Wir sorgen mit Herz und Verstand für eine „gute Reise“.

Wirtschaftlichkeit



Sicherung der Profitabilität des Fraport-Konzerns durch renditeorientierte Investitionen und einen effizienten Einsatz vorhandener Ressourcen.

Mehr Umsatz für langfristigen Unternehmenserfolg

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie als Bewertungsmaßstab der Unternehmensziele „Wachstum in Frankfurt und international“ sowie „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ wider.

Bedeutsam sind ebenfalls die Kennzahlen der Konzern-Ertragslage, der Konzern-Vermögens- und -Finanzlage sowie Kennzahlen der wertorientierten Steuerung. Im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie steuert und bewertet der Vorstand die Entwicklung der finanziellen Kennzahlen ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen.

Die für Fraport wesentlichen Leistungskennzahlen der Ertragslage sind die Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12, das EBITDA, das EBIT und das Konzern-Ergebnis.

Das EBITDA sowie indirekt das Konzern-Ergebnis über das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) sind zudem

Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement.

Der Konzern-Umsatz erhöhte sich im Geschäftsjahr 2019 um 6,5 % auf gut 3,7 Mrd €. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 4,5 % auf über 3,2 Mrd €. Die positive Umsatzentwicklung ist vor allem auf die in Summe konzernweit gute Verkehrsentwicklung zurückzuführen. Diese wirkte sich sowohl in Frankfurt als auch bei Fraport Greece und den Konzern-Gesellschaften Lima und Fraport USA umsatzsteigernd aus.

Der Netto-Retail-Erlös je Passagier – als Kennzahl für die Entwicklung des Retail-Geschäfts – nahm im Vorjahresvergleich deutlich um 5,1 % auf 3,28 € zu.

Geringere sonstige betriebliche Erträge – vor allem aufgrund des Anteilsverkaufs an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH im Vorjahr – sowie ein tarif- und verkehrsmengenbedingt gestiegener Personalaufwand führten zu einem Konzern-EBITDA von 1.180,3 Mio €

(+51,3 Mio €). Die Anwendung von IFRS 16, einem erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Bilanzierungsstandard im Zusammenhang mit Leasingaufwendungen, hatte einen Anstieg des Konzern-EBITDA in Höhe von 47,5 Mio € zur Folge und gleichzeitig einen erhöhenden Effekt auf die Abschreibungen von 44,6 Mio €. Das Konzern-EBIT erreichte so einen Wert von 705,0 Mio € (–25,5 Mio €). Das verschlechterte Finanzergebnis führte zu einem Konzern-Ergebnis von 454,3 Mio € (–10,2 %).

Höhere Investitionen, negativer Free Cash Flow

Das Ergebnis der strategisch ergriffenen Maßnahmen und der operativen Geschäftstätigkeit von Fraport bildet sich auch in der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ab.

Die Höhe der Eigenkapitalquote stellt für Fraport die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte – wie des Baus des Terminal 3 am Flughafen Frankfurt – eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich und

Wirtschaftlichkeit

ist unter anderem ein Maßstab für die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens. Ziel ist es, eine Eigenkapitalquote von mindestens 30% zu erreichen.

Das Eigenkapital stieg im Jahr 2019 aufgrund des positiven Konzern-Ergebnisses auf 4.623,2 Mio € (+5,8%). Die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2019 erreichte einen Wert von 33,7% und lag damit leicht unter dem Vorjahresniveau (-1,2 Prozentpunkte).

Neben der Eigenkapitalquote dienen dem Vorstand insbesondere das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA und der Free Cash Flow als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzkraft. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA gibt Auskunft über die finanzielle Stabilität und die Fähigkeit des Unternehmens, wie lange es in Jahren benötigt, die Netto-Finanzschulden mit dem EBITDA zu tilgen, wenn für beide Kennzahlen konstante Zahlen angenommen werden. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal 5 für diese Kennzahl beschlossen.

Der Free Cash Flow gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Aufgrund der intensiven Investitionstätigkeiten in Frankfurt und international geht der Vorstand mittelfristig von einem negativen Free Cash Flow aus.

Der Free Cash Flow verringerte sich erwartungsgemäß aufgrund höherer Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt und im internationalen Geschäft deutlich auf -373,5 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €). Die Netto-Finanzschulden betragen das 3,5-Fache des EBITDA.

Zur dauerhaften Steigerung des Konzernwerts zieht der Vorstand gezielt Parallelen zwischen der Entwicklung der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage. In diesem Zusammenhang plant und steuert der Vorstand die Konzern-Entwicklung nach wertorientierten Management-Prinzipien.

Bedeutsamste Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist für Fraport der „Return on Fraport-Assets“, kurz: ROFRA, der die unterschiedlich großen Segmente des Fraport-Konzerns im Hinblick auf Wertschaffung vergleichbar macht. Der ROFRA gibt – dem aktuellen auf Fraport bezogenen Vorsteuer-Kapitalkostensatz von 6,4%, des sogenannten WACC, gegenübergestellt – an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend (ROFRA > WACC) oder nicht wertschaffend sind (ROFRA < WACC). Der ROFRA unterstreicht das langfristige Ziel, konzernweit wertschaffend zu wirtschaften, und ist auch in der Vorstandsvergütung verankert.

Der ROFRA lag im Geschäftsjahr 2019 bei 8,8% und überstieg den WACC um 2,4 Prozentpunkte. Der Fraport-Konzern war somit auch im vergangenen Geschäftsjahr wertschaffend.

Ausführliche Informationen zu der Ergebnisentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sowie zum Ausblick für 2020 können Sie dem Geschäftsbericht 2019 entnehmen.

Wesentliche finanzielle Kennzahlen



3,2 Mrd €

Umsatz bereinigt um IFRIC 12 (+4,5% gegenüber 2018)



454,3 Mio €

Konzern-Ergebnis (-10,2% gegenüber 2018)



-373,5 Mio €

Free Cash Flow (2018: 6,8 Mio €)

1.180,3 Mio €

EBITDA (+4,5% gegenüber 2018)

33,7 %

Eigenkapitalquote (-1,2 Prozentpunkte gegenüber 2018)



705,0 Mio €

EBIT (-3,5% gegenüber 2018)

3,5-Fache

Netto-Finanzschulden zu EBITDA (2018: 3,1)

8,8 %

ROFRA (-2,3 Prozentpunkte gegenüber 2018)

Wachstum und Entwicklung im Konzern



Ertragsorientiertes Wachstum durch Stärkung und Weiterentwicklung des Konzern-Portfolios.

Solide konzernweite Passagierentwicklung

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport insbesondere das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Das internationale Geschäft wächst weiter, erwirtschaftet eine langfristig stabile Rendite und erhöht kontinuierlich seinen Anteil am EBITDA und Ergebnis. Zugleich wird das Portfolio – durch Zu- und Verkäufe – adjustiert, wenn sich dafür attraktive Opportunitäten am Markt ergeben.

Nach den wachstumsstarken Jahren 2017 und 2018 war das vergangene Geschäftsjahr ebenfalls von Wachstum geprägt, wenn auch in einem abgeschwächten Maße. Die Flughäfen des Fraport-Konzerns verzeichneten eine solide Passagierentwicklung. Im Geschäftsjahr 2019 übertraf das Fluggastaufkommen am Flughafen **Frankfurt** den Vorjahreswert um über eine Million Passagiere und lag bei rund 70,6 Mio (+1,5%). Am 30. Juni erreichte das Tagesaufkommen mit 241.228 Passagieren seinen bisherigen Höchstwert.

Im Vergleich zum Vorjahr erfolgten mit Beginn der Wintersaison in stärkerem Maße Angebotsreduzierungen, die sich zum Jahresende in deutlichen Passagierrückgängen niederschlugen. Die bereits im Jahresverlauf stagnierende Nachfrage im Inlandverkehr wandelte sich in einen spürbaren Rückgang (–3,4%). Die Nachfrage des in den letzten Jahren überdurchschnittlich gestiegenen Europaverkehrs (inklusive Verbindungen inner-

halb Deutschlands) schwächte sich im Berichtszeitraum ab (+0,4%). Nach einer längeren Schwächephase ging hingegen vom Interkontinentalverkehr wieder ein deutliches Wachstum aus (+3,4%). Durch umfangreiche Angebotsaufstockungen, insbesondere auf Verbindungen mit den USA und der Karibik, legte die Dynamik zum Jahresende nochmals deutlich zu.

70,6 Mio

*Fluggäste am
Flughafen Frankfurt*

Die anhaltend hohe wirtschaftspolitische Unsicherheit sowie der Handelskonflikt zwischen den USA und China belasteten insbesondere die deutsche Wirtschaft, da sie im Vergleich zu anderen Volkswirtschaften in hohem Maß auf die Ausfuhr von Investitionsgütern spezialisiert ist. Das Cargo-Aufkommen ging daher im Jahr 2019 um 3,9% auf rund 2,1 Mio t zurück.

Langfristige Kapazitäten gesichert

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme bei. Die Fraport AG hat am

29. April 2019 den Grundstein für das Terminal 3 am Flughafen Frankfurt gelegt und investiert in das Projekt Ausbau Süd in den nächsten Jahren rund 4 Mrd €. Bis 2021 entsteht zunächst der Flugsteig G mit einer Kapazität von bis zu 5 Mio Passagieren. Der Flugsteig wird ein vollwertiges und modernes Abfertigungsgebäude und später in das Terminal 3 integriert. Der Rohbau in den oberen Geschossen ist bereits fortgeschritten. Parallel läuft seit Ende 2019 in den unteren Bereichen die technische Gebäudeausstattung. Die Fertigstellung des Terminal-Hauptgebäudes mit den Flugsteigen H und J ist für 2023 geplant. Damit steigt die Kapazität auf bis zu 21 Mio Fluggäste. Zu einem späteren Zeitpunkt kann Terminal 3 um den Flugsteig K erweitert werden. Die Kapazität steigt dann mit dem Vollausbau auf 25 Mio Reisende.

Mehrheitliches Wachstum an Konzern-Flughäfen

Der Flughafen **Ljubljana** verzeichnete im Geschäftsjahr 2019 einen Passagierrückgang um 5,0% auf rund 1,7 Mio Fluggäste. Der Passagierrückgang ist auf die Insolvenz der Adria Airways (Marktanteil von rund 51%) Ende September 2019 zurückzuführen. Der Ausfall konnte durch die Übernahme einiger Frequenzen, im Wesentlichen durch Fluggesellschaften der Lufthansa Gruppe und Turkish Airlines, zum Teil kompensiert werden. Zur Erhöhung der Servicequalität des Flughafens und zur Verbesserung der operativen

Wachstum und Entwicklung
im Konzern

Abläufe wurde mit der Erweiterung des Terminals im Juli 2019 begonnen und wird voraussichtlich Mitte 2021 abgeschlossen sein.

Die brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** begrüßten im Jahr 2019 15,5 Mio Passagiere (+3,9%). Insbesondere durch die Errichtung eines Hubs von Air France/KLM stieg der internationale Verkehr in Fortaleza um 37,4%. In Porto Alegre lag das Verkehrsaufkommen sowohl im Inland (-0,1%) als auch international (-0,7%) leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Ausbauaktivitäten liegen im Zeitplan. In Fortaleza wurde der Terminalausbau im März 2020 eröffnet. Die Verlängerungen der Start- und Landebahnen sollen bis 2021 fertiggestellt werden.

Beteiligung an Lima Airport Partners erhöht

Der Flughafen **Lima** begrüßte im Gesamtjahr 2019 knapp 23,6 Mio Fluggäste (+6,6%). Das Wachstum im internationalen Verkehr ist im Wesentlichen auf die touristische und wirtschaftliche Attraktivität Perus sowie die steigende Bedeutung Limas als Umsteigerflughafen, insbesondere für die Fluggesellschaften LATAM und Avianca Perú, zurückzuführen. Mit dem Anteilskauf im Mai 2019 von weiteren 10,0% an Lima Airport Partners S.R.L. stärkte Fraport seine Position als Mehrheitsaktionär. Der aufgrund des starken Passagierwachstums in den letzten Jahren notwendige Ausbau des Flughafens hat im vergangenen Geschäftsjahr unter anderem mit Maßnahmen zur umwelttechnischen Sanierung begonnen. Das erwartete Investitionsvolumen der Start-/



Die Baumaßnahmen am griechischen Flughafen Samos wurden zeitgerecht abgeschlossen.

Landebahn sowie des Terminals beläuft sich auf rund 1,5 Mrd US-\$. Die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn ist für das zweite Halbjahr 2022, die Fertigstellung des Terminals für 2024 geplant.

Mit knapp 30,2 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** im Berichtszeitraum – trotz des Konsolidierungsprozesses im europäischen Luftverkehr sowie der Verlagerung von Verkehren in andere touristische Destinationen wie die Türkei und Nordafrika – ein leichtes Wachstum von 0,9%. Der hohe Anteil internationaler Passagiere von fast 77% unterstreicht die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination. Die 40-jährigen Konzessionen sehen ein Investitionsvolumen in die Flughafeninfrastrukturen in den ersten vier Jahren von rund 400 Mio € vor. Ein Fokus liegt auch auf der Ausweitung der Shopping- und Serviceangebote. Die Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten an den griechischen Flughäfen Chania, Zakynthos, Kavala, Aktio, Skiathos,

Samos, Mytilini, Rhodos und Kefalonia wurden bereits abgeschlossen. Die Baumaßnahmen an den restlichen Flughäfen liegen im Zeitplan und werden spätestens im ersten Quartal 2021 umgesetzt sein.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** waren mit insgesamt etwa 5,0 Mio Reisenden nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Nach der dynamischen Entwicklung der Vorjahre verzeichneten die Flughäfen 2019 einen Rückgang der Passagierzahlen um 10,7% gegenüber 2018. Der Inland- und der internationale Verkehr wurden unter anderem durch Streckenreduzierungen und Insolvenzen von Fluggesellschaften (Small Planet und Germania) sowie des wiedererstarteten Tourismus in der Türkei und in Nordafrika negativ beeinflusst. Die Terminals bieten durch sukzessive, modulare Erweiterungsmaßnahmen an beiden touristischen Standorten ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Mit circa 35,5 Mio Passagieren erreichte der Flughafen in **Antalya** 2019 ein Rekordergebnis. Nach dem Flughafen Istanbul ist Antalya der zweitgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Die Zahl internationaler Fluggäste erhöhte sich aufgrund der weiter gestiegenen touristischen Nachfrage von Passagieren aus Russland und Westeuropa wie Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden sogar um 15,1% auf rund 28,5 Mio.



Das erweiterte Terminal des brasilianischen Flughafens Porto Alegre wurde Ende 2019 eröffnet.

Ideen und Innovationen



Entwicklung neuer Produkte und effizienter Verfahren.

Digitalisierung bei den Bodenverkehrsdiensten

Als Dienstleistungskonzern betreibt Fraport keine Forschung oder Entwicklung im engeren Sinne. Dennoch ist es für Fraport von großer Bedeutung, auf Kundenwünsche flexibel zu reagieren und Services effizient zu gestalten. Die Identifikation und Einführung neuer Technologien, die Optimierung der Prozesse, aber auch die Weiterentwicklung der eigenen Arbeitsweise sind dazu elementar. Die Fraport AG hat im Berichtsjahr den Zentralbereich „Digitalisierung, Innovation und Transformation“ gegründet, der die strategische Ausrichtung von Innovationen und Digitalisierung vorantreibt und im Konzern die Digitalisierungs- und Innovations-

projekte koordiniert. In diesen Bereich ist auch das Konzern-Ideenmanagement integriert. Der Nutzen der umgesetzten Ideen belief sich in 2019 auf 101.263 € (Vorjahr: 126.000 €).

Virtual und Augmented Reality

Sie sind längst ein fester Bestandteil der internationalen Videospiele-Industrie, und auch Museen lassen ihre Besucher damit Kunstwelten neu entdecken: sogenannte Virtual Reality-Brillen (VR-Brillen).

Dank der hochauflösenden 360°-Darstellungen und des realistischen Surround-Sounds vermitteln VR-Brillen sofort ein

Gefühl der unmittelbaren Nähe zum Geschehen. Die Konzern-Gesellschaft FraGround, deren Kernkompetenz in der Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Frankfurt liegt, hat sich diese faszinierende Technologie zunutze gemacht und geht mit der Einbindung von moderner VR-Technologie innovative Wege bei Personalmarketing und -entwicklung. Auf Jobmessen im Jahr 2019 bot sich dem Rekrutierungsteam von FraGround ausreichend Gelegenheit, die VR-Brille einzusetzen um Bewerberinnen und Bewerber mit einer virtuellen Flughafenumgebung zu begeistern. Ein weiteres Einsatzfeld für die Technologie ist die Virtual-Reality-Schulung für operatives Verfahrenstraining. Die Fraport AG entwickelte mit einem Partner neue, digitale Schulungsinhalte, zum Beispiel für die betrieblichen Prozesse kurz nach der Ankunft eines Flugzeugs in der Parkposition. Das Ziel ist, dass Beschäftigte vor dem ersten Arbeitseinsatz die Prozesse in einem geschützten Raum üben können. Sowohl neue als auch bereits ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können das deutsch- und englischsprachige Trainingsmodul nutzen. Geplant sind außerdem eine Vorfeld-Safety-Schulung sowie ein Modul zur Gepäcksortierung.



Das Projekt „Smart Air Cargo Trailer“ initiierte der Transport-Spezialist Sovereign Speed.

Einsatz von innovativen Technologien

Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen sowie deren Neugestaltung stärkt die Wettbewerbsposition des Flughafens Frankfurt sowohl land- als auch luftseitig.

Ziel ist es, Effizienz, Geschwindigkeit und Prozessqualität dauerhaft zu steigern.

Im Berichtsjahr konnte ein wichtiger Meilenstein in der Automatisierung des An- und Ablegens von Fluggastbrücken erreicht werden. Im Juli 2019 wurde die erste Fluggastbrücke schrittweise automatisiert. Dabei wird, nachdem der notwendige Sicherheitscheck für die Hinderisfreiheit über Kameras und Sensorik erfolgt ist, die Fluggastbrücke automatisch in die Parkposition durch einen Disponenten aus der zentralen Einsatzleitung zurückgefahren. Und damit nicht, wie bisher, durch den Brückenfahrer am Steuerpult in der Brückenkabine vor Ort. Diese Innovation ermöglicht, neben der verbesserten Ressourcenplanung, auch eine effizientere und flexible Prozessgestaltung. Die nächsten Projektschritte beinhalten das Ablegen von Fluggastbrücken aus der Einsatzleitung für Brückenbauwerke mit drei Brücken sowie das automatisierte Anlegen von Fluggastbrücken.

Auch Passagiere erleben heute ganz unmittelbar die fortschreitende Automatisierung der Flughafenprozesse zum Beispiel bei der Gepäckaufgabe am Flughafen Frankfurt. Der erste Vollautomat, der speziell für Fraport entwickelt wurde und über eine neue IT-Infrastruktur verfügt, ist seit Mai 2019 für die Gepäckaufgabe im Terminal 1 im Testbetrieb. An einem Self-Service-Gerät können Passagiere ihre Koffer automatisiert abgeben, nachdem die Bordkarte gescannt und der Baggage Tag gedruckt wurde. Mit dem neuen Vollautomaten benötigen Fluggäste durchschnittlich nur zehn Sekunden für die Gepäckabgabe. Der Vollautomat wird während des Testbetriebs ständig weiterentwickelt. Die auf dieser Basis entwickelten Automaten sollen dann weiter am Flughafen ausgerollt werden.

Auch im Frachtbereich wird die Automatisierung vorangetrieben. Mithilfe von intelligenten Lastkraftwagen, sogenannten Smart Trailern, wurde erfolgreich getestet, wie die Effizienz durch kürzere Wartezeiten an den Rampen und eine höhere Auslastung der LKW gesteigert werden kann. Durch das speziell entwickelte Kamerasystem, mit dem die Auflieger ausgestattet sind, werden Informationen über Inhalt und Füllstand der Container gesammelt und an die cloud-basierte Plattform übermittelt. Sobald der LKW-Auflieger ausreichend befüllt ist, werden die Transporte automatisiert ausgelöst. Ein weiterer Testlauf mit einem autonomen LKW samt Smart Trailer ist der nächste Schritt.

Digitalisierung und Innovationen an den internationalen Fraport-Flughäfen

Die aus der Konzern-Strategie abgeleiteten Digitalisierungsziele – digitales Kundenerlebnis, neue digitale Geschäftsmodelle, digitales Unternehmen und digitale Arbeitswelt – werden mit unterschiedlichen Schwerpunkten auch in den Konzern-Gesellschaften verfolgt. Die Flughäfen in Fortaleza und Porto Alegre legten im vergangenen Jahr den Fokus auf neue digitale Geschäftsmodelle sowie die digitale Arbeitswelt. Dort wurden moderne Tools zur Abbildung der Genehmigungsprozesse bei der Beschaffung sowie zur effizienteren Abwicklung von Instandhaltungsaufträgen implementiert. Neue digitale Geschäftsmodelle wurden auch bei Fraport Greece weiterentwickelt und führten zu Prozessverbesserungen im Bereich der Gepäckabwicklung durch Einsatz von Scannern zur automatisierten Baggage-Tag-Erkennung. Im Rahmen des Ziels digitale Arbeitswelt wurde zur Unterstützung der Personalentwicklung ein Learning-Management-System eingeführt. Die Lernplattform ermöglicht webbasierte Schulungen und den online-Informationsaustausch unter den griechischen Flughäfen. Twin Star und Lima setzten dagegen den Schwerpunkt auf das digitale Kundenerlebnis. 2019 wurde die Homepage der beiden bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas moderner und kundenfreundlicher gestaltet und um neue Funktionalitäten ergänzt. Am Flughafen Lima wurde unter anderem eine mobile Applikation für Passagiere und Besucher entwickelt, die ausführliche Informationen zu Flügen, Abflug- und Ankunftszeiten beinhaltet.



YAPE

YAPE (Your Autonomous Pony Express), der Transport- und Lieferroboter, der auf künstlicher Intelligenz (KI) basiert und über eine hochauflösende HD-Karte, Kameras und Sensoren verfügt, wurde im Rahmen einer fünf-tägigen Testphase im September 2019 im Transitbereich des Flughafens eingesetzt. So wurde neben der Akzeptanz unter den Passagieren auch getestet, welche Anforderungen an die Flughafeninfrastruktur durch den Einsatz von Robotik und KI gestellt werden.



4



AZUBIS 2019

Beschäftigte

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber _____ 69

Mitarbeiterzufriedenheit _____ 70

Respekt für Vielfalt _____ 71

Förderung von Frauen in Führungspositionen _____ 71

Gesundheits- und Arbeitsschutz _____ 72



Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber



Sicherung von Arbeitsplätzen sowie Gewährleistung eines Arbeitsumfelds, geprägt von Vielfalt, Chancengleichheit und Respekt. Angebote zur Vereinbarung von Beruf und Familie sowie von Entwicklungschancen zur Gewinnung, Qualifizierung und Bindung von engagiertem Personal.

Beschäftigten ein faires und sicheres Arbeitsumfeld bieten

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

Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy. Im Sinne einer verantwortungsvollen

Unternehmensführung hat sich Fraport zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards – wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind – verpflichtet. Sie sind im Verhaltenskodex veröffentlicht, der Mitarbeiter zur Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichtet.

Über

23.600

Mitarbeiter

im Fraport-Konzern

Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der zunehmenden internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den steigenden Ansprüchen der Passagiere und Fluggesellschaften bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die Personalstruktur so zu gestalten, dass diesem Wettbewerbsdruck standgehalten werden kann. Die persönlichen und fachlichen Kompetenzen der Beschäftigten werden konzernweit durch Weiterbildungsmaßnahmen gefördert.

Mitarbeiterzufriedenheit leicht rückläufig

Sind die Beschäftigten zufrieden, ist das ein Zeichen guter Arbeitsbedingungen. Die Mitarbeiterzufriedenheit ist auch eine Zielgröße für die Ermittlung des variablen Anteils der Vorstandsvergütung. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von gleich oder besser als 3,0 an.

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,78 und damit leicht unter dem Wert des Vorjahres von 2,76. Die Werte der erstmals teilnehmenden Konzern-Gesellschaften in Griechenland und Brasilien waren jeweils besser als der Konzernwert (2,58 beziehungsweise 2,16). Insbesondere in einigen operativ tätigen Konzern-Gesellschaften nahm die Zufriedenheit der Beschäftigten ab. Die Bezahlung wurde besser bewertet, doch ging aufgrund der anstehenden Herausforderungen im Luftverkehr die Zufriedenheit bei der Arbeitsplatzsicherheit zurück.

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



Rund

30

*Ausbildungsberufe und
duale Studiengänge*

Bei der Fraport AG dienen die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung ebenfalls zur Identifikation von Verbesserungspotenzial und von den daraus abgeleiteten Maßnahmen. Im Einzelfall können diese und die damit zu erreichende Verbesserung in die Zielvereinbarung der Führungskraft aufgenommen werden.

Ein hohes Maß an Mitarbeiterzufriedenheit ist auch ein wertvoller Beitrag für die Gewinnung neuer und für die Bindung qualifizierter und motivierter Beschäftigter. Fraport hat eine Vielzahl von Maßnahmen und Initiativen ergriffen und weiterentwickelt, um den Personalbedarfen in den beschäftigungsintensiven Konzern-Gesellschaften gerecht zu werden. Dies gilt auch dafür, geeignete Auszubildende zu gewinnen.

125

*Auszubildende sind
2019 ins Fraport-
Berufsleben gestartet.*

Damit wurde das Ziel, mindestens 110 Ausbildungsplätze zu besetzen, erfolgreich umgesetzt.

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

Respekt für Vielfalt

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt.

*Vielfalt (Diversity) ist
für Fraport ein wichtiges
Ziel, das der Konzern
im Rahmen seines
Diversity-Managements
systematisch angeht.*

Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren. Ein deutliches Zeichen setzt Fraport konzernweit mit der im Juni 2019 gestarteten Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“.

Bereits 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Unternehmensinitiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden Grundsätze wie die Ablehnung jeglicher Form von Diskriminierung und Chancengleichheit festgelegt. Die Betriebsvereinbarung verankert neben expliziten Definitionen von Werten konkrete innerbetriebliche Regelungen und Strukturen.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber



Auf die Vielfalt kommt es an

Auf die Diversität der Fraport-Beschäftigten aufmerksam machen – das ist das Ziel der Kampagne „Respekt für Vielfalt“. Der bunte Mix an Erfahrungen, Fähigkeiten und Sichtweisen bringt den Konzern voran. Die Vielfalt macht Fraport stark. Mutig sein, offen und vertrauensvoll mit Herausforderungen umgehen – die Kampagne greift zentrale Aspekte des Leitbildes auf. Im Mittelpunkt steht, sich respektvoll zu begegnen. Das fördert die Zusammenarbeit im Team und hilft, die Service- und Kundenorientierung weiter zu verbessern.

Die Kampagne macht ein Jahr lang im Unternehmen die unterschiedlichen Facetten von Diversity sichtbar. Konzernweit gibt es Botschafterinnen und Botschafter, die jeweils in Tandems für die sechs Dimensionen von Vielfalt werben: kulturelle und religiöse Vielfalt, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Handicap, sexuelle Orientierung, Geschlecht und Generationen. Im Rahmen einer Roadshow wird es 2020 zahlreiche Veranstaltungen in den einzelnen Unternehmensbereichen geben.

Initiativen zur Förderung von Frauen

Um Talente zu identifizieren, zu gewinnen, zu fördern, zu entwickeln und bestmöglich im Unternehmen zu positionieren, wurde ein Talentmanagement etabliert. Durch die systematische Entwicklung und Bindung talentierter Beschäftigter deckt die Fraport AG langfristig den Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern und trägt so zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG dabei bei der Förderung von Frauen für Führungspositionen. Im Geschäftsjahr 2019 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland bei 28,5 % (im Vorjahr: 26,0%). Ziel ist es, bis 2021 den Anteil über beide Ebenen in den deutschen Fraport-Gesellschaften auf 30 % zu steigern.

Alle Personalentwicklungsprozesse, die einen Einfluss auf einen höheren Frauenanteil in Führungspositionen haben, werden fokussiert behandelt. Dazu gehören die strategische Nachfolgeplanung über alle Führungsebenen ebenso wie das Talentmanagement mit dem Entwicklungs-Check-Führung und daraus abgeleitete individuelle Entwicklungsmaßnahmen. Zu den langjährigen Maßnahmen, die bereits Erfolge zeigen, zählen unter anderem das Cross-Mentoring-Programm,

Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften sowie die individuelle Begleitung im Rahmen der Entwicklungsinitiative „GROW“ für das mittlere Management. Der Erfolg der Initiative wird unter anderem durch eine digitale Lernplattform gesichert. Dazu kommen Angebote wie die Möglichkeit zum Führen in Teilzeit im Rahmen einer Arbeitszeit von 80 oder 90 %. Zudem werden bei

vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen und systematische Entwicklungs- und Karrierewege aufgezeigt. 2019 wurde unter anderem das Thema „Führen in Teilzeit“ aufgegriffen, um Frauen und Männer mit Führungsverantwortung zu stärken und zu ermutigen, über mögliche erfolgsentscheidende Aspekte von Führung in Teilzeit nachzudenken und diese umzusetzen.

Gesundheits- und Arbeitsschutz



Erhalt und Förderung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit der Beschäftigten.

Gesundheitsrisiken vorbeugen

Die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten, steht im Fokus des betrieblichen Gesundheitsmanagements des Fraport-Konzerns. Mit seinem präventiven Charakter trägt Fraport zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Mitarbeiter werden regelmäßig über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informiert und ihre Arbeitsplätze im operativen und im administrativen Bereich ergonomisch gestaltet. Die Effektivität der Maßnahmen evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der Krankenquote in den deutschen Konzern-Gesellschaften. Ziel ist, für den Fraport-Konzern in Deutschland eine maximale Quote von 7,2% bis 2025 zu erreichen. Im Geschäftsjahr 2019 verbesserte sich die Konzern-Krankenquote in Deutschland um 0,2 Prozentpunkte auf 8,0% (im Vorjahr: 8,2%). Die leichte Verbesserung ist insbesondere auf die personalstarke Fraport AG sowie die

Konzern-Gesellschaft FraSec zurückzuführen. Die Krankenquote in den operativ tätigen Konzern-Gesellschaften FraCareS und FraGround verschlechterte sich.

8,0%

*Krankenstand
im Jahr 2019*

Das mehrfach ausgezeichnete betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport AG initiiert vielfältige gesundheitsfördernde Aktionen und Maßnahmen mit verschiedenen Schwerpunkten. So wurde beispielsweise durch die Kooperation mit Fitnessstudios ein wohnortnahes Training für die Beschäftigten ermöglicht. Wer regelmäßig trainiert, wird mit einem Zuschuss zum Mitgliedsbeitrag belohnt. 2019 wurde die

betriebliche Krankenzusatzversicherung um eine stationäre Komponente erweitert. Insgesamt wurden rund 2.500 Verträge von Beschäftigten und deren Angehörigen abgeschlossen. Mit einer Wertschätzungsaktion wurde insbesondere den operativen Beschäftigten für ihre Arbeit unter besonders belastenden Umständen (wie die Hitze in den Sommermonaten) mit Gutscheinen für Eis, Obst, Smoothies und Müsliriegel gedankt. Zusätzlich wurden 2019 Hautkrebsscreenings an verschiedenen Standorten auf dem Flughafengelände angeboten.

Stärkung des verhaltensbedingten Arbeitsschutzes

Gute Präventionskultur bedeutet, dass neben dem Gesundheitsmanagement auch der Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Die Stärkung der Eigenverantwortung aller Mitarbeiter sowie im Besonderen der Führungskräfte

Wichtiges Ziel erreicht: steigende Tendenz gestoppt!



Marc Uhmann

Teamleiter Fraport-Gesundheitsmanagement

Die Zahl der Krankheitstage von Beschäftigten im vergangenen Jahrzehnt ist um mehr als 70% gestiegen. Wie sieht die Situation bei Fraport aus?

Die Zahl der Krankschreibungen in Deutschland steigt seit Jahren. Das heißt aber nicht automatisch, dass der zunehmende Krankenstand im Zusammenhang mit krank machenden Arbeitsbedingungen steht. Auch unsere Gesellschaft, unsere gefühlte permanente Erreichbarkeit und unser Privatleben rücken dabei in den Fokus und werden zunehmend als stressig eingestuft. Bei Fraport ist die Krankenquote im dritten Jahr in Folge zurückgegangen, wenn auch – je nach Unternehmensbereich und Konzern-Gesellschaft – nur in geringem Ausmaß. Damit haben wir ein ganz wichtiges Ziel erreicht: die steigende Tendenz zu stoppen. Gleichzeitig ist aber ein Trend zur Zunahme von Langzeiterkrankungen zu erkennen. Dieser betrifft überwiegend ältere Kolleginnen und Kollegen, was logisch ist, denn: Im Alter werden wir nicht öfter krank, aber eine Krankheit dauert

länger. Fehlzeitenverursacher Nummer 1 sind bei Fraport die typischen Rückenthemen. Auch das ist mit Blick auf die Bereiche Gepäck- und Flugzeugabfertigung und Werkstätten keine Überraschung.

Welche Maßnahmen unternimmt Fraport, um die Krankenquote zu senken?

Fangen wir mal damit an, was wir mit Maßnahmen wenig bis gar nicht beeinflussen können: Da sind einerseits Grippe- und Erkältungswellen. Ein anderes Beispiel sind die Sommermonate 2018 und 2019, die die operativen Beschäftigten mit Rekordpassagierzahlen bei dauerhaft hohen Temperaturen besonders gefordert haben. Natürlich unterstützen wir hier aber, so gut es geht. Das sind zum Beispiel die betriebliche Krankenzusatzversicherung, die vielfältigen Gesundheitskurse, Entspannungs- und Präventionsangebote sowie Firmenfitness. Künftig wird es eine App zum Thema Fitness und medizinische Check-ups vor Ort geben.

hat oberste Priorität und unterstützt das Ziel, die Arbeitsunfälle konzernweit kontinuierlich zu reduzieren.

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

Umfangreiche Maßnahmen zur Gewährleistung hoher Arbeitssicherheitsstandards am Standort Frankfurt sind unter anderem beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich erforderlich. Neben arbeitsplatzspezifischen Grund- und Wiederholungsschulungen für alle Mitarbeiter werden für Beschäftigte mit

Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren.

fahrerischen Tätigkeiten spezielle Fahrersicherheitstrainings angeboten. Für Führungskräfte gibt es Arbeitsschutzseminare beispielsweise zur „Übertragung von Unternehmerpflichten“. Mit dem Projekt „ZERO“ steht aktuell bis 2020 für einen Teil der Bodenverkehrsdienste ein weiteres Präventionsprojekt auf der Agenda. In dem Bereich, der für die Be- und Entladung der Flugzeuge sowie den innerbetrieblichen Transport verantwortlich ist, soll dabei der verhaltensbedingte Arbeitsschutz gestärkt werden.

Mit der zunehmenden Internationalisierung des Fraport-Konzerns wird die bisher berichtete, eher im deutschsprachigen Raum verwendete 1.000-Mann-Quote ersetzt durch den internationalen Standard, die sogenannte LTIF (Lost Time Injury Frequency). Ziel ist ein Konzern-LTIF-Wert bis zum Jahr 2025 von kleiner gleich 22,5. Für das Jahr 2019 ergab sich ein LTIF-Wert von 25,0 (im Vorjahr: 26,5).

5

Gesellschaft

Wertschöpfung und Engagement in den Regionen	75
Wertschöpfung	75
Engagement in der Region	76
Schallschutz	78

Wertschöpfung und Engagement in den Regionen



Positiver Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen, in denen wir Flughäfen betreiben. Gemeinnütziges Engagement in der Flughafennachbarschaft und Dialog mit unseren Stakeholdern.

Positiver Beitrag zur Entwicklung der Gesellschaft

Wertschöpfung

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

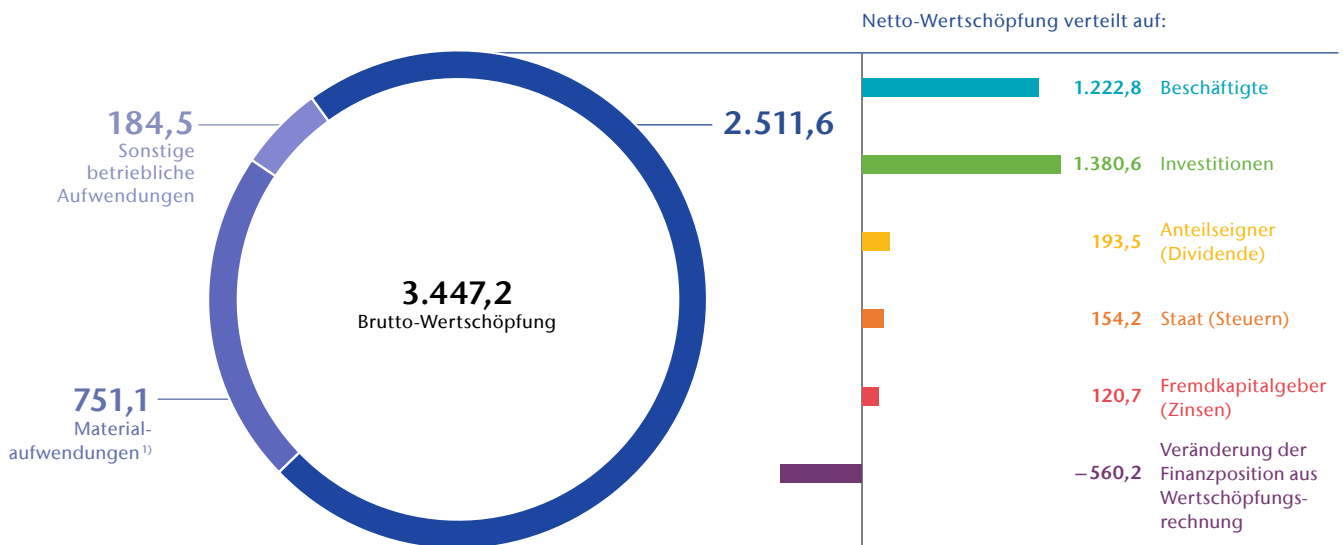
An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen ebenfalls von

der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Regionen beizutragen und die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) jährlich um mindestens 2% zu steigern. Zur direkten Wertschöpfung des Konzerns zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung auf rund 3,4 Mrd € (+3,2%).

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

Unsere Unternehmensleistung

in Mio €



¹⁾ Ohne die Berücksichtigung von Aufwendungen im Rahmen von kapazitativen Investitionen (IFRIC 12).

Engagement in der Region

Die Fraport AG unterstützt seit Langem zahlreiche Vereine und Institutionen. Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt.

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

Spendenschwerpunkte sind die Förderung von sozialen und karitativen Einrichtungen und davon explizit solche, die Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, soziale Gleichstellung, Gesundheit und

Integration von gesellschaftlichen Randgruppen beinhalten. Darüber hinaus können sich Mitarbeiter als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben.

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

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport unter anderem für das Rheingau Musik Festival. Zudem gibt es langfristige Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen Stadel

Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung. Insgesamt hat Fraport im Jahr 2019 über 1.500 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen durch Spenden und Sponsoringmaßnahmen in Höhe von insgesamt rund 5,41 Mio € unterstützt.

5,41 Mio €

Spenden- und Sponsoringmaßnahmen

Mit der Stiftung ProRegion unterstützt Fraport seit 20 Jahren finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Neben Projekten zur beruflichen und sozialen Integration von jungen Geflüchteten werden kontinuierlich Projekte zur Berufsorientierung und Kompetenzfeststellung

in allgemeinbildenden Schulen gefördert. Da die Stiftung lediglich fördernd tätig ist, ist sie auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit bewährten Trägern der Jugendberufsbildung angewiesen. Dazu gehören die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e. V., der Evangelische Verein für Jugendsozialarbeit, der Verein für Kultur und Bildung e. V. sowie das Berufsbildungswerk Südhessen in Karben.

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

gramme erfolgreich abgeschlossen und begannen eine Berufsausbildung.

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



Arten bestimmen aus der Luft

Nordisches Labkraut, Färberginster, Spießblättriges Helmkraut und Veilchen – Stromtalwiesen sind artenreich und selten. Bundesweit gibt es von ihnen nur noch 1.500 ha, 70 davon befinden sich in Riedstadt. Charakteristisch für die Ökologie dieser Wiesen sind extrem unterschiedliche Wasserstände: Hochwasser einerseits und lange Trockenzeiten andererseits. Aufgrund immer längerer Trockenheit könnten die feuchtigkeit-liebenden Arten jedoch zurückgehen.

Mithilfe von Drohnen soll die Entwicklung der Stromtalwiesen nun untersucht werden. Luftaufnahmen verschaffen einen Überblick darüber, welche Pflanzen sich wo befinden, wie sich das über die Jahre verändert und wie sich der Klimawandel auf die Vegetation auswirkt. Bis das Datenmaterial ausgewertet werden kann, sind vier Flüge in den nächsten drei Jahren geplant. Der Umweltfonds der Fraport AG fördert dieses Projekt der Justus-Liebig-Universität Gießen mit 27.000 Euro.

Schallschutz



Verbesserung der Lärmsituation in benachbarten Wohngebieten und dauerhafte Unterschreitung der Lärmobergrenze.

Lärmarm wachsen

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, bedeuten eine Belastung für viele Anwohner. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen Regelungen zum Lärmschutz sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. An den europäischen Konzern-Flughäfen sind gesetzlich festgelegte Lärmobergrenzen einzuhalten. Die Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija hat als freiwillige Lärmschutzmaßnahme ein Abflugverbot zwischen 0 Uhr und 6 Uhr für Abflüge in Richtung Šenčur und Kranj eingeführt. Zum Schutz der Anwohner in Burgas unterstützt die Konzern-Gesellschaft Twin Star unter anderem den Bau von Lärmschutzmauern.

Fraport will an seinem Hauptstandort, dem Flughafen Frankfurt, so lärmarm wie möglich wachsen. Daraus leitet sich für die Fraport AG ab, über die gesetzlichen

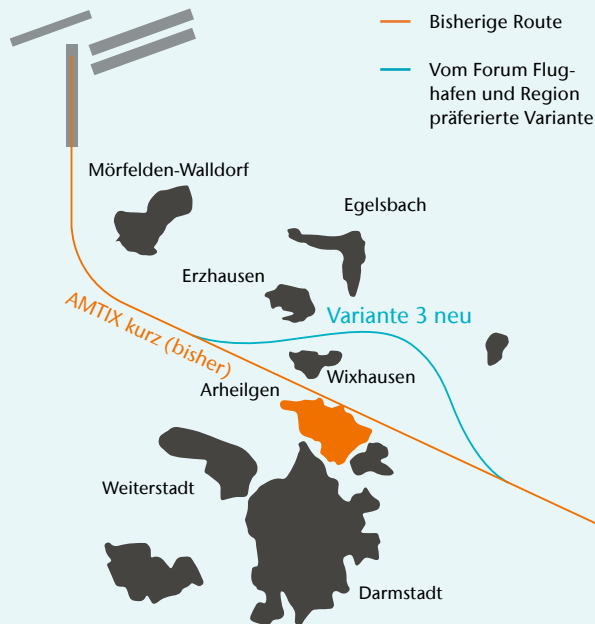
Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung hinzuwirken. Die Entwicklung der Fluglärmbelastung im Flughafen-umfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Die Messauswertungen und die Ergebnisse von flächendeckenden Simulationsrechnungen werden regelmäßig an die Aufsichtsbehörde und die Fluglärmkommission (FLK) berichtet sowie auch öffentlich auf der Konzern-Homepage kommuniziert. Gemeinden, auf deren Gebiet sich Fraport-Fluglärmmessstellen befinden, erhalten auf Wunsch weitere detaillierte Auswertungen.

In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen: Die FLK ist ein gesetzlich installiertes Gremium zur Beratung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie,

Verkehr und Wohnen (HMWEVW), der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Die FLK berät die oben genannten Stellen zu Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase.

Kernaufgabe des Forums Flughafen und Region (FFR) ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft sowie die Erörterung der Auswirkungen des Luftverkehrs mit besonderem Bezug auf den Flughafen Frankfurt und die Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen berät, die dazu beitragen können, den Fluglärm und die Betroffenheit im Flughafen-umfeld zu reduzieren. Jüngstes Ergebnis der gemeinsamen Arbeit ist der aktualisierte „Frankfurter Fluglärm Index (FFI 2.0)“, ein Instrument zur Darstellung der Entwicklung des Fluglärms in der

Verlauf der Route „AMTIX kurz“¹⁾



¹⁾ Diese Darstellung ist nicht maßstabsgetreu und kann gegebenenfalls geringfügig von den tatsächlichen Routenverläufen abweichen, da sie lediglich der Illustration dient.

Routenänderung „AMTIX kurz“

„AMTIX kurz“ ist der Name einer Abflugroute am Flughafen Frankfurt. Flugzeuge, die von der Startbahn West starten und dann Richtung Südosten fliegen, folgen dieser Route. Sie soll verändert werden, um Überflüge dicht besiedelter Gebiete im Norden Darmstadts zu vermeiden. Das würde eine hohe Anzahl bislang von Fluglärm betroffener Anwohner entlasten.

Diese Veränderung führt aber auch zu einer Neubetroffenheit von Anwohnern nördlich gelegener Siedlungsbereiche. Im Rahmen eines Konsultationsverfahrens unter Einbezug der Gemeinden Erzhausen, Darmstadt und Weiterstadt werden seit Juni 2018 unterschiedliche Varianten der Verlagerung intensiv diskutiert.

Als Ergebnis dieses vom Forum Flughafen und Region (FFR) und der Fluglärmkommission erstmals initiierten Verfahrens empfahl das FFR im August 2019 die Umsetzung und den Probebetrieb der „Variante 3“ neu. Diese Empfehlung wurde durch die Fluglärmkommission am 25. September 2019 bestätigt. Die DFS hat in der Folge das Genehmigungsverfahren zur Verlegung der Flugroute beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eingeleitet. Mit der Einführung der Route im Probebetrieb wird im vierten Quartal 2020 gerechnet.

Region und zur vergleichenden Bewertung der aus Maßnahmen des aktiven Schallschutzes resultierenden Fluglärmwirkungen. Der Index wurde erstmals bei der Überprüfung alternativer Streckenführungen der Flugroute „AMTIX kurz“ eingesetzt. Die insgesamt am besten bewertete alternative Streckenführung wurde daraufhin in die FLK eingebracht und der DFS für einen Probebetrieb empfohlen.

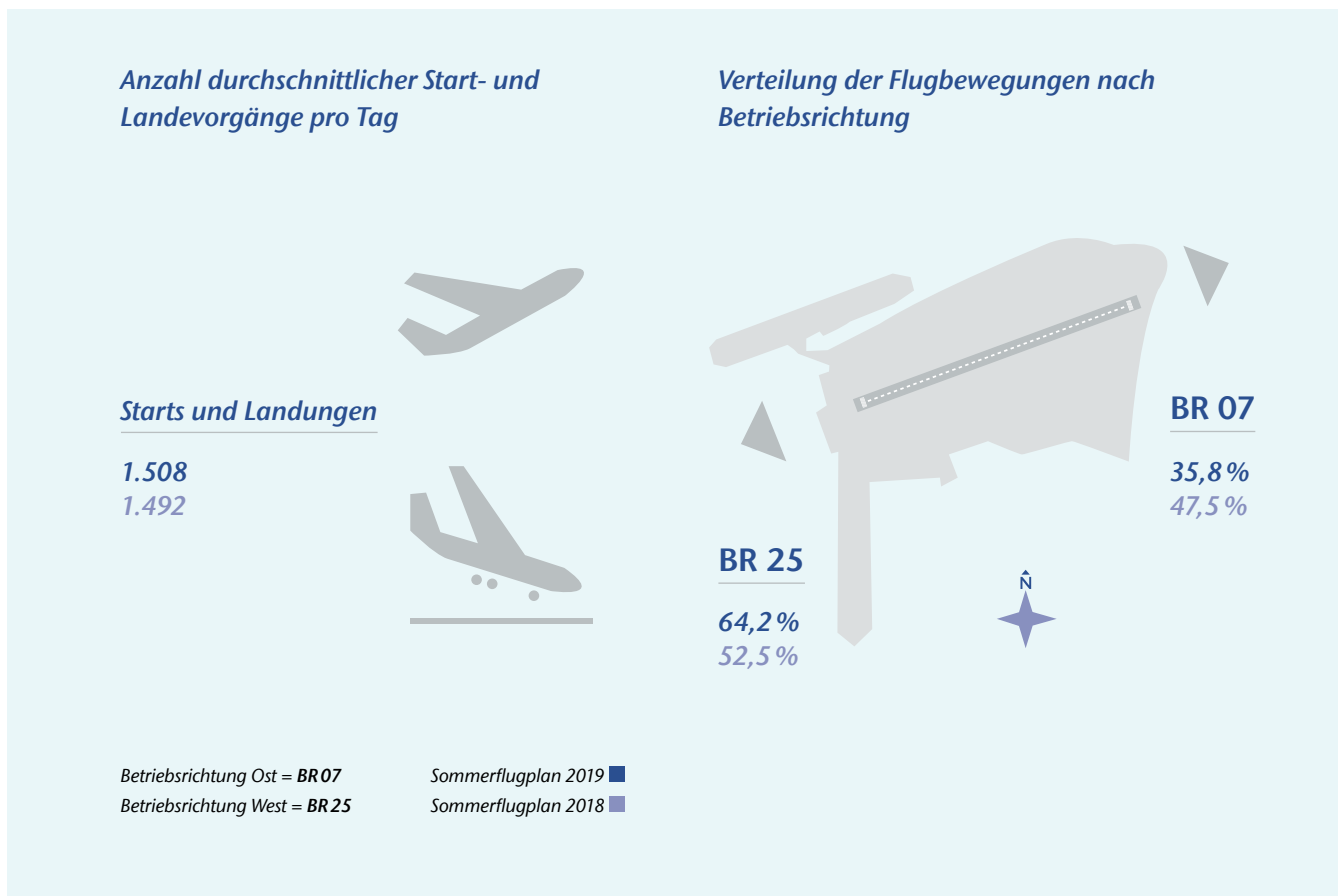
Deutlich weniger Landungen nach 23 Uhr

Bei den Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ist grundsätzlich zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu differenzieren. Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärm-mindernde Betriebskonzepte und Start-beziehungsweise Landeverfahren reduziert. Zu diesen Maßnahmen gehört die

Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), mit der ein steilerer Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen ermöglicht wird. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in den beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt, wodurch die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert wird.

Zusätzliche Puffer in Flugplänen und keine Starts nach 22:40 Uhr verbessern nächtliche Ruhe.

In den Sommermonaten 2019 kam es zu einem deutlichen Rückgang der Landungen nach 23 Uhr. Dies ist unter anderem auf zusätzliche Puffer in den Flugplänen am Flughafen Frankfurt zurückzuführen. Ebenso werden keine Starts mehr nach 22:40 Uhr geplant, um einen rechtzeitigen Start vor 23 Uhr sicherzustellen. Verspätete Starts nach 23 Uhr werden von der Luftaufsicht des HMWEVW in jedem Einzelfall geprüft und gegebenenfalls genehmigt, wenn die Verspätung außerhalb des Verantwortungsbereichs der Fluggesellschaft lag (zum Beispiel aufgrund von Wettereinflüssen). Darüber hinaus incentiviert die aktuelle Struktur der lärmabhängigen Entgelte als Teil der Flughafenentgelte den Einsatz von lärm-armem Fluggerät. Für Flugbewegungen in den Nachtrandstunden ist aktuell ein



Lärmentgeltzuschlag von 50 % zu entrichten. In der Kernnacht ab 23 Uhr beträgt der Zuschlag 200 %, um verspätete Flugbewegungen unattraktiv zu gestalten. Im November 2019 hat das HMWEVW die von der Fraport AG beantragte Änderung der Flughafenentgeltordnung genehmigt. 2020 wurden die lärmbezogenen Entgelte insgesamt erhöht, wobei die Entgelte in den höheren Lärmkategorien stärker als in den niedrigen Lärmkategorien angehoben wurden. Für die Finanzierung des passiven Schallschutzprogramms kommen separate Entgelte im Rahmen der Flughafenentgelte zur Anwendung.

Das 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf der Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A).

Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der jeweils verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Wenn diese überschritten werden, sind die Fraport AG und die Fluggesellschaften angehalten, Maßnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen. Bei einer wiederholten Überschreitung steht es allen Beteiligten frei, Maßnahmen außerhalb des Bündnisses zu ergreifen. Aus dem 2019 von den Bündnispartnern gemeinsam erarbeiteten Monitoringbericht geht hervor, dass die Lärmobergrenze auch im Geschäftsjahr 2018 eingehalten worden ist. Dieses Ergebnis wird auch für die Überprüfung des Jahres 2019 erwartet. Ziel ist es zudem, die von Fluglärm betroffene Fläche am Tag unterhalb der Vorgaben der Lärmobergrenze zu halten. 2019 lag diese Fläche bei 17.332 ha und damit deutlich unter der Grenze von 22.193 ha.

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Rund um den Flughafen

Frankfurt hat die Fraport AG umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen in rund 86.000 Haushalten. Ihre Anspruchsberechtigung ist über einen Lärmschutzbereich definiert, der von der hessischen Landesregierung nach den strengsten Regeln des Fluglärmsgesetzes festgelegt wurde. Diese Ansprüche werden von der Fraport AG in vollem Umfang erfüllt.



Gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen zum passiven Schallschutz in rund

86.000
Haushalten

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

Über 3.000 Dächer bereits gesichert

In der direkten Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt sind in der Vergangenheit wiederholt Schäden an Dächern aufgetreten, bei denen Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen als Ursache nicht ausgeschlossen werden konnten. Daraufhin hat das HMWEVW Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen.

In den Beschlüssen hat das HMWEVW ein Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden als Anspruchsgebiet festgelegt. Das Geschäftsjahr 2019 eingerechnet, wurden 3.477 Anträge auf Dachsicherung (Wirbelschleppenvorsorge) gestellt und bei bislang 3.073 Objekten vollständig abgeschlossen.

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

Zu jeder Zeit informiert

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



6

Umwelt

Wo ist das Kapitel Klimaschutz?



Im diesjährigen Bericht haben wir dem Thema Klimaschutz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Lesen Sie alles dazu auf den Seiten 6 bis 21.

Umwelt- und Naturschutz	83
Umweltmanagement	83
Wildlife Hazard Management	84
Abwasser	85
Abfallmanagement	85
Luftqualität	86
Luftschadstoffe	87

Umwelt- und Naturschutz



Schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen und stetige Verbesserung der Umwelleistungen wie Einsparung von Trinkwasser, Vermeidung und Verwertung von Abfällen, Schutz von Böden und Gewässern sowie Erhalt und Förderung der Biodiversität.

Umwelleistungen kontinuierlich verbessern

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

Eine Auseinandersetzung mit Umweltbelangen ist vor allem bei Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung, um Belastungen der Umwelt im Einklang mit den Wachstumszielen so gering wie möglich zu halten. Sowohl die Finanzierungen der Ausbautätigkeiten an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre als auch am Flughafen Lima sowie in Frankfurt sind an Umweltauflagen geknüpft. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert für die

Finanzierung des Terminals 3 jährlich einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Beschreibung aller wesentlichen umweltrelevanten Aspekte enthält.

Teil der Fraport-Umweltpolitik ist die Selbstverpflichtung, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch www.fraport.de/verantwortung).

Die Umweltpolitik verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt sowie zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Umwelleistungen. Dazu verpflichten sich sowohl die Fraport AG als auch alle vollkonsoli-

dierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden müssen, zur Ein- und Fortführung eines Umweltmanagementsystems. Diese sind fast ausnahmslos nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zertifiziert. Gesellschaften, die neu in den Konzern aufgenommen werden und noch kein solches System besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein Umweltmanagementsystem einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres hatten dies 84,1 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften.

Hochwertigen Lebensraum schützen

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

flugsicherheitsrelevanter Tiere auf dem Flughafengelände und wird ebenfalls durch das Wildlife Hazard Management sichergestellt.

Das Wildlife Hazard Management sorgt für ein sicheres und reibungsloses Nebeneinander von Natur, Luftverkehr und Flughafenbetrieb.

Der Flughafen Frankfurt zählt mit einer Fläche von rund 22 Quadratkilometern zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Von diesem Terrain ist etwa die Hälfte unbefestigt. Die größte zusammen-

hängende und offene Fläche befindet sich im Bereich der Start- und Landebahnen. Unter Naturschutzaspekten ist dieses extensiv gepflegte Dauergrünland ein hochwertiger Lebensraum, in dem viele seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten beheimatet sind. Für manche Arten, zum Beispiel die Feldlerche, stellt der Flughafen Frankfurt mittlerweile ein überregional bedeutendes Rückzugs- und Schutzareal dar.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde die Technik zur Erfassung und Prognose von Vogelschwärmen von Infrarot auf Radar, das sogenannte „Bird Intrusion Radar Detection System (BIRDS)“, umgestellt. Das System basiert auf einem horizontal und vertikal rotierenden Radar, das drei Luftraumausschnitte über dem Main überwacht. Einer davon ist der Luftraum über dem Kreuzungspunkt des Mains mit

Verletzter Uhu wieder aufgepäppelt

Am Flughafen Frankfurt landen nicht nur große Flieger aus Aluminium, sondern auch die mit Federn – so zum Beispiel eine verletzte Uhu-Dame. Dank einer Kooperation zwischen Fraport und dem Opel-Zoo haben sich die dortigen Tierärzte um die Behandlung des Vogels gekümmert. Auf den Namen Ulna wurde der Uhu getauft, weil sich der Vogel einen Knochen der gleichnamigen „Unterarmschwinge“ gebrochen hatte. Die Schwinge wurde operiert und Ulna wieder aufgepäppelt.

Viel Aufwand für ein einzelnes Tier, aber der Uhu war in Deutschland vom Aussterben bedroht. Heute hat sich der Bestand, auch dank intensiver Naturschutzmaßnahmen, langsam erholt. Ulna ist schon der zweite Uhu innerhalb von zwei Jahren, der den Flughafen im Winter aufgesucht hat. Die nicht zuletzt als Ausgleich zum Flughafenausbau unter Naturschutz gestellten lichten und strukturreichen Wälder sind ein geeignetes Revier für Uhus.



dem Anflugkorridor aus westlicher Richtung. Das System ist in der Lage, in den Alarmbereichen Vogelschwärme zu erfassen und, soweit erforderlich, entsprechende Warnmeldungen an die Deutsche Flugsicherung (DFS), verbunden mit der Prognose, wann die Vögel den Kreuzungspunkt voraussichtlich erreichen, zu übertragen. Das mit dem System eingesetzte bildgebende Verfahren erkennt die Flughöhe und die Fluggeschwindigkeit eines Vogelschwarms und erfasst dabei die Anzahl der Vögel und deren Größe.

In Frankfurt erweitert die Fraport AG die Grünflächen, wo es möglich ist. So wird beispielsweise bei den Neubauten in der CargoCity Süd vermehrt mit ökologischer Dachbegrünung geplant. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens werden als gesetzliche Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen ausbau rund 2.300 ha Flächen durch die Fraport AG naturschutzfachlich aufgewertet. Es werden hochwertige Lebensbereiche, wie Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt. Der Ausgleich für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten.

Wo möglich: Brauchwasser statt Trinkwasser

Der Betrieb eines Flughafens benötigt viel Wasser und erzeugt gleichzeitig eine hohe Abwassermenge. Beim Umgang mit diesem Schutzgut berücksichtigt Fraport alle Aspekte einer modernen Wasserwirtschaft. Dazu zählen die Steuerung des Verbrauchs und die Qualitätskontrolle.

Die Grundwasserqualität überwachen

550
Messstellen.

Am Flughafen Frankfurt wird Wasser sparsam verwendet und es werden Spartechiken in sanitären Anlagen und Kreislaufsysteme bei Fahrzeugwaschanlagen eingesetzt. Dort, wo es möglich ist, wird zudem Trink- durch Brauchwasser ersetzt.

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

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

Abfälle recyceln

Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich zu recyceln oder zu verwerten. Am Flughafen Frankfurt wird ungefährlicher Abfall getrennt, unter anderem nach Papier, Pappe, Kartonage, Glas, Metalle, Kunststoff, Holz, Verpackungsabfällen (DSD) und gemischten Gewerbeabfällen. Die gesammelten Abfälle gehen entweder in Sortieranlagen, wo Störstoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden, oder in regionale Müllheizkraftwerke. Aus der Energie, die bei Verbrennung entsteht, wird Strom und Fernwärme gewonnen.

Die bei Fraport anfallenden gefährlichen Abfälle werden ebenfalls getrennt gesammelt und, soweit möglich, einem Recycling zugeführt. Wo keine Recyclingmöglichkeit besteht, werden diese Abfälle unter anderem in dafür zugelassenen Verbrennungsanlagen oder in chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen entsorgt.

Gemeinsam gegen Plastikmüll

Die Plakate in den Fraport-Kantinen am Flughafen Frankfurt stechen ins Auge: „Sag NEIN zu Einweg!“ und dafür „JA zu Mehrweg!“. Seit Anfang August läuft die Kampagne, die von der Konzern-Gesellschaft Airport Cater Service GmbH (ACS) ins Leben gerufen wurde. Und dies aus gutem Grund: Im vergangenen Jahr wurden in den Kantinen über 5,6 Millionen Kaffeebecher, Lunchboxen, Plastikgabeln & Co. ausgegeben.

Seit August 2019 bieten die Kantinen verschließbare Mehrwegdosen zum Kauf an, in denen das Essen mitgenommen und nochmal aufwärmt werden kann. Die Konzern-Gesellschaft ACS prüft weitere Möglichkeiten, wie zu einer Verringerung des Plastikmülls beigetragen werden kann.



2.316.000
Einwegbesteck



1.296.000
Trinkbecher



65.500
Suppenterrinen

Luftqualität



Erfassung der Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb.

Maßnahmen gegen Luftverschmutzung

An den Konzern-Flughäfen werden Messungen der Luftqualität und Maßnahmen zur Verbesserung entsprechend den nationalen Regelungen und auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen die Luftqualität messtechnisch überwacht.

Die Fraport AG beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Frage der Luftqualität am Standort Frankfurt, auch mit der Einschätzung des Flughafenanteils an der lokalen Stickoxidkonzentration. Die anhaltende Diskussion um Dieselschadstoffe rückt das Thema weiterhin in den Fokus. Für Flughäfen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Umwelt und Menschen (Immission) zum Ziel gesetzt. Am Standort Frankfurt werden Luftschadstoffe daher schon seit 2002 kontinuierlich an mehreren Luftmessstellen überwacht. Die zunächst von Fraport selbst betriebenen Messstationen wurden 2017

der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH (UNH) in Kelsterbach, einer Institution des Landes Hessen, übereignet. Von dieser wurde das Hessische Landesamt

für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) mit dem Betrieb der Flughafen-Messanlagen und der Auswertung und Bereitstellung der Messdaten betraut.



Studie zu Ultrafeinstaub

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

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

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

Ausstoß einer Flugzeugturbine



Während sich die Flugzeugemissionen anhand der sehr differenziert vorliegenden Verkehrsdaten gut darstellen lassen, sollen die Aufbereitung und Qualitätssicherung von Betriebsdaten bezüglich der übrigen Flughafenquellen noch verbessert werden, um eine vollständige und systematische Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen zu erreichen.

Bis 2022 sollen die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs jährlich erfasst werden können.

Damit können zukünftig Minderungspotenziale identifiziert, Reduktionsmaßnahmen kontrolliert und ihr Erfolg abgebildet werden. Es dient auch als Datengrundlage, um den Anteil des Flughafenbetriebs an den Immissionen im Umland zu ermitteln. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann relevant, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß am Standort Frankfurt emittiert werden.

Entgelte auf Flugzeugabgase

Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge

zu motivieren, werden in Frankfurt Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoff erhoben. Das emissionsbezogene Entgelt wird je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent im Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off Cycle“, LTO-Zyklus) eines Flugzeugs erhoben. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

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

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

7 Kennzahlen

Kennzahlen verantwortungsvoller Unternehmensführung

(markierte Kennzahlen entsprechen den bedeutsamsten Leistungsindikatoren im zusammengefassten Lagebericht 2019)

Wertschaffung	Geltungsbereich	Einheit	2019	2018
Globalzufriedenheit Passagiere	Frankfurt	%	88	86
Gepäck-Konnektivität	Frankfurt	%	98,4	98,4
Customer Service Index Airlines	Frankfurt	%	74,1	73,9
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	Konzern	Mio €	3.259,5	3.118,8
EBITDA	Konzern	Mio €	1.180,3	1.129,0
EBIT	Konzern	Mio €	705,0	730,5
Konzern-Ergebnis	Konzern	Mio €	454,3	505,7
Eigenkapitalquote	Konzern	%	33,7	34,9
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Konzern		3,5	3,1
Free Cash Flow	Konzern	Mio €	-373,5	6,8
ROFRA	Konzern	%	8,8	11,1
Passagiere FRA	Frankfurt	Mio	70,6	69,5
Nutzen der umgesetzten Ideen	Konzern (Deutschland)	€	101.263	126.000

Beschäftigte	Geltungsbereich	Einheit	2019	2018
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	Konzern		22.514	21.961
Gesamtbeschäftigte ¹⁾ zum 31.12.	Konzern		23.668	23.299
davon Frauen	Konzern	%	25,9	25,7
Beschäftigte ¹⁾ in Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.	Konzern		2.844	2.629
Mitarbeiterzufriedenheit	Konzern	Schulnotensystem	2,78 ²⁾	2,76
Anzahl neu besetzter Ausbildungsplätze	Standort FRA		125	120
Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands)	Konzern (Deutschland)	%	28,5	26,0
Krankenquote	Konzern (Deutschland)	%	8,0	8,2
Lost Time Injury Frequency (LTIF)	Konzern		25,0	26,5
Durchschnittsalter	Konzern	Jahre	43,9	43,6
Ausländische Beschäftigte in Deutschland	Konzern (Deutschland)	%	25,4	25,0
Fluktuationsquote ³⁾	Konzern	%	8,9	7,9
Beschäftigte mit Tarifverträgen	Konzern	%	96,7	96,5
Beschäftigte mit befristeten Arbeitsverträgen	Konzern	%	19,3	15,4
Teilzeitbeschäftigte	Konzern	%	15,6	15,3
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Beschäftigte	Konzern	Stunden	59,5	56,1
Schwerbehindertenquote	Konzern	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze (Gesamtbeschäftigte ohne Auszubildende und Aushilfen)	7,9	7,7

¹⁾ Erhebung nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (Beschäftigtenzahlen inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten).

²⁾ Beinhaltet die Fraport AG, elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre.

³⁾ Nach der Schlüter-Methode: Austritte Geschäftsjahr/(Stammbeschäftigte Vorjahr + Eintritte).

Kennzahlen verantwortungsvoller Unternehmensführung

(markierte Kennzahlen entsprechen den bedeutsamsten Leistungsindikatoren im zusammengefassten Lagebericht 2019)

Gesellschaft	Geltungsbereich	Einheit	2019	2018
Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung)	Konzern	Mio €	3.447,2	3.339,3
Materialaufwand		Mio €	751,1	729,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand		Mio €	184,5	202,3
Direkte Wertschöpfung (Netto-Wertschöpfung)		Mio €	2.511,6	2.407,4
Beschäftigte		Mio €	1.222,8	1.182,3
Investitionen		Mio €	1.380,6	834,3
Anteilseigner		Mio €	193,5	146,5
Staat (Steuern)		Mio €	154,2	130,5
Fremdkapitalgeber (Zinsen)		Mio €	120,7	127,8
Veränderung der Finanzposition aus Wertschöpfungsrechnung		Mio €	-560,2	-14,0
Spenden und Sponsoringmaßnahmen	Fraport AG	Mio €	5,4	6,0
LOG-Lärmfläche: durch einen Leq 55 dB(A) Tag belastete Fläche	Standort FRA	ha	17.332	17.582

Umwelt	Geltungsbereich	Einheit	2019	2018
Absolute CO ₂ -Emission ¹⁾	Konzern	t CO ₂	227.552	244.029
Absolute CO ₂ -Emission	Fraport AG	t CO ₂	170.310	188.631
Spezifische CO ₂ -Emission pro Verkehrseinheit ²⁾	Fraport AG	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	1,86	2,07
Gesamtenergieverbrauch (Scope 1 und 2)	Konzern	TJ	3.238,3	3.278,1
Anteil der vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen mit Umweltmanagementsystem	Konzern	%	84,1	86,7
Gesamtwasserentnahme	Konzern	Mio m ³	2,631	2,193
Gesamtwasserentnahme pro Verkehrseinheit ²⁾	Konzern	Liter pro Verkehrseinheit	18,7	17,7
Schmutzwasser	Konzern	Mio m ³	2,975	2,476
Schmutzwasser pro Verkehrseinheit ²⁾	Konzern	Liter pro Verkehrseinheit	22,5	20,0
Abfall	Konzern	1.000 t	28,21	28,27
NO ₂ ³⁾	Standort FRA	µg/m ³	39,7	42,7
Feinstäube, PM10 ³⁾	Standort FRA	µg/m ³	15,9	17,6
Wildtierschlagrate	Standort FRA	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	4,46	5,42

Viele weitere Kennzahlen finden Sie auch im GRI-Bericht unter www.fraport.de/verantwortung.

¹⁾ Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star. Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

²⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht.

³⁾ Jahresmittel der Messwerte an der Station Flughafen-Ost (ehemals SOMMI1), die sich auf dem Flughafengelände befindet. Diese Werte stellen das Gesamtergebnis aller Emissionen unterschiedlicher Quellgruppen dar, das heißt neben den Immissionsbeiträgen des Flughafens auch die von Dritten (unter anderem Straßenverkehr). Der Anteil des Flughafens ist ortsabhängig und liegt hier nach Modellrechnungen je nach Komponente zwischen circa 10 und 30%.

Über diesen Bericht

Mit dem Bericht „Nachhaltig verbinden – Nachhaltigkeitsbericht 2019“ informieren wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit in übersichtlicher Form über die wirtschaftliche Entwicklung des Fraport-Konzerns sowie seine Ziele, Aktivitäten und Fortschritte im Sinne verantwortungsvoller Unternehmensführung¹⁾. Weiterführende Informationen nach dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI Standards, Core Version) veröffentlichen wir in einem eigenen Bericht einschließlich der branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber auf unserer Homepage unter www.fraport.de/verantwortung.

Die Auswahl der Berichtsinhalte basiert auf dem regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen und einer umfassenden Wesentlichkeitsanalyse. In diesem Zusammenhang haben wir die für Fraport bedeutsamen Themenfelder definiert und sie in einer Wesentlichkeitsmatrix entsprechend ihrer Bedeutung für die Stakeholder und den Konzern positioniert. Im Rahmen eines Programms hat sich Fraport für die meisten Themenfelder Ziele und Leistungskennzahlen gesetzt sowie Maßnahmen zur Zielerreichung definiert.

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zu deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen

Unternehmensgrenzen hinaus. Die vorliegende Publikation dient zusammen mit dem GRI-Bericht auch als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien in der Unternehmensführung. Ebenso sind die Berichte zusammen die Grundlage und Bezugsquelle unserer Erklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex.

Die Informationen in unserem Nachhaltigkeitsbericht 2019 umfassen alle Aktivitäten, Produkte und Leistungen des Konzerns sowie alle Gesellschaften, die wir gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Boards zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konsolidierungskreis einbezogen haben, beziehungsweise jene Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden müssen. Als mit Abstand größter Standort des Konzerns bildet Frankfurt den Schwerpunkt unserer Berichterstattung. Detaillierte Informationen zu unserer Datenerhebung finden Sie im GRI-Bericht.

Unsere Berichte erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Der Redaktionsschluss für den vorliegenden Bericht war im April 2020. Der vorangegangene Bericht wurde am 8. Mai 2019 veröffentlicht.

¹⁾ Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem, die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den Märkten, in denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Konzern-Gesellschaften tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 180 6 3724636¹⁾
Internet: www.fraport.de

Kontakt Investor Relations

Telefon: +49 69 690-74840
Telefax: +49 69 690-74843
Internet: www.fraport.de/verantwortung
E-Mail: verantwortung@fraport.de

Konzept und Design

MPM Corporate Communication Solutions, Mainz
www.mpm.de

Fotografie

adobestock/elxeneize
adobestock/Rawpixel.com
Frank Blümmler
Andreas Reeg
plainpicture/Rudi Sebastian
Oliver Rösler, oro-photography
Fotoarchiv, Fraport AG

Druck

Kern GmbH, Bexbach

Veröffentlichungstermin

Mai 2020

Redaktionsschluss

April 2020

¹⁾ 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz; maximal 60 Cent pro Anruf aus den deutschen Mobilfunknetzen.

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

www.fraport.de