

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste Erklärung

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

Die Kapitel „Steuerungssystem“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung im Berichtszeitraum. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den vorgenannten Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2023 sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ zu entnehmen. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Organisationsstruktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ zu finden. Risiken in Bezug auf die nichtfinanziellen Aspekte berücksichtigt Fraport im konzernweiten Risikomanagementsystem (siehe Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

Verwendung von Rahmenwerken

Für eine strukturierte Darstellung der Inhalte nach § 289c HGB in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung orientiert sich Fraport an den Standards der Global Reporting Initiative 2021 (GRI). Die Konzepte zu den Aspekten orientieren sich an „GRI 3-3 Management von wesentlichen Themen“. Das betrifft die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“. Die im Jahr 2018 ausführlich durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse orientierte sich an den Standards der Global Reporting Initiative 2016 (GRI 103-Managementansatz). Bei der Aktualisierung und Validierung der wesentlichen Themen im Jahr 2022 hat Fraport sich jedoch an „GRI 3-3 Management von wesentlichen Themen“ orientiert. Darüber hinaus gibt das ESG-Factbook, das unter www.fraport.de/publikationen verfügbar ist, eine detaillierte Übersicht über relevante GRI-Indikatoren im Fraport-Konzern. Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Zusammenhänge mit dem Abschluss

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

Ableitung der Wesentlichkeit

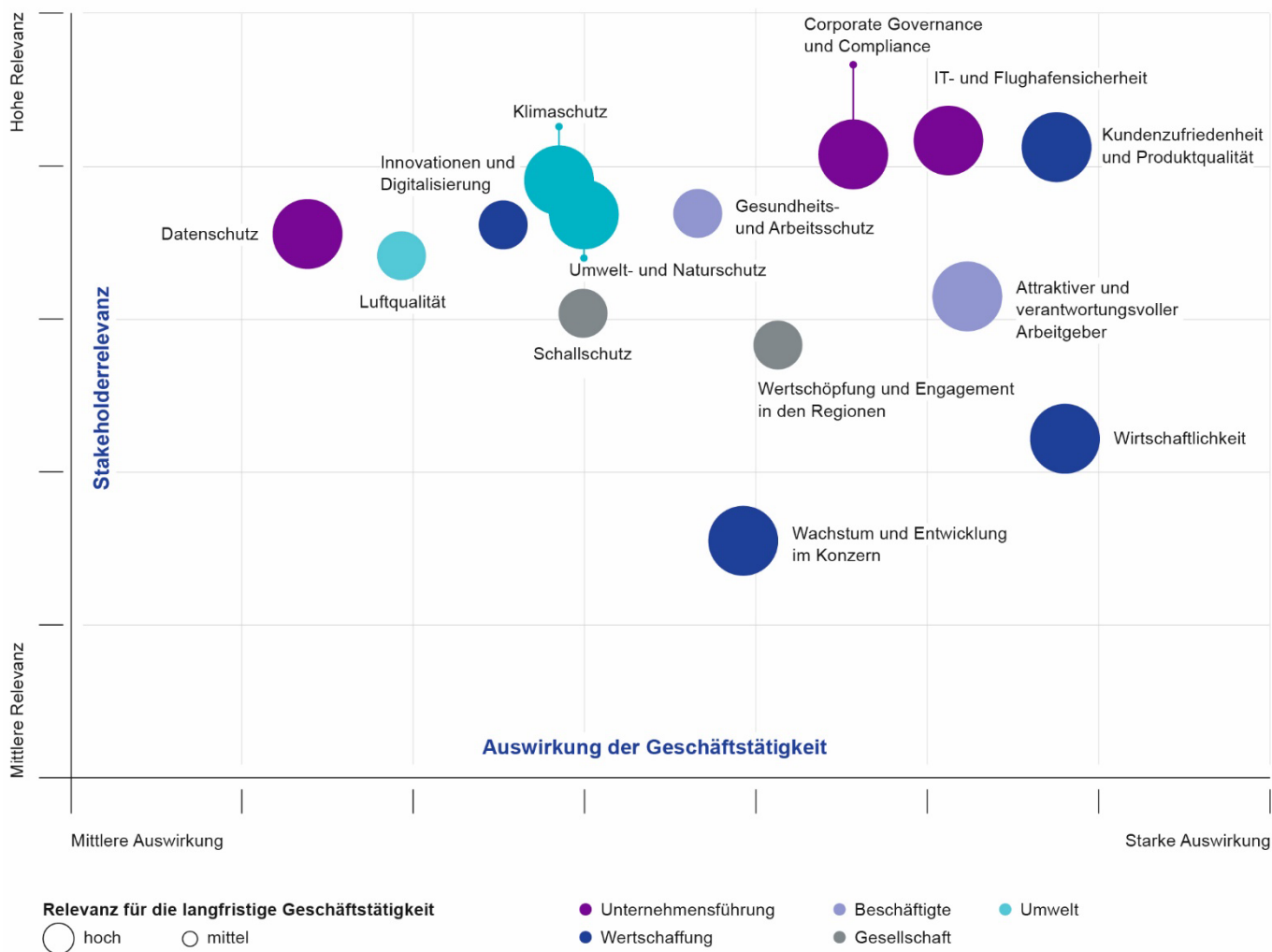
Das Fraport Leitbild bildet weiterhin die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness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

Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, die sechs bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Zufriedenheit der Beschäftigten, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen.

Die Basis für die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. Dabei bestätigen das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nehmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt,

seine Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport. Die letzte ausführliche Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Für das Jahr 2022 hat der Vorstand die Relevanz der Themen bestätigt. Eine umfangreiche Wesentlichkeitsanalyse unter Beteiligung der internen und externen Stakeholder wird im Jahr 2023 durchgeführt.

Wesentlichkeitsmatrix



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

Zuordnung der wesentlichen Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten

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

Das Vergütungssystem des Vorstands beinhaltet zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Ziele. Für das Geschäftsjahr 2022 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Erarbeitung eines Masterplans sowie Maßnahmenpakets zur CO₂-Reduzierung und die Durchführung der vorbereitenden Aufgaben zur Übernahme der Steuerung der Luftsicherheitskontrollen gemäß § 5 LuftSiG festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter www.fraport.de/publikationen).

Identifikation von Risiken

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

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

Für das Geschäftsjahr 2022 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus keine weiteren berichtspflichtigen Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

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

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

Zudem verpflichtet sich die Fraport AG, den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen konsequent an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten, und hat eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung unterzeichnet.

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur: Sie reicht von Architektenleistungen über die Instandhaltung und den Ausbau von Flughafeninfrastruktur, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Bei der Fraport AG (inklusive des Projekts

Ausbau Süd) wurden mehr als 52 % des Gesamtauftragsvolumens an Unternehmen in der Rhein-Main-Region vergeben. Etwa 98 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 1.036 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, 99,7 % innerhalb der EU und circa 0,2 % in den USA, Großbritannien, in der Schweiz, Australien und Kanada vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten, wird die erste Stufe der Lieferkette als unkritisch eingeschätzt. Bei den Konzern-Flughäfen wurden die Aufträge mehrheitlich innerhalb des eigenen Landes vergeben.

Die im Geschäftsjahr 2022 nach Auftragsvolumen größten Lieferanten der Fraport AG (inklusive des Projekts Ausbau Süd) wurden vor Vergabe einem umfangreichen Business-Partner-Screening unterzogen.

Im Rahmen von EU-weiten Ausschreibungen der Fraport AG werden grundsätzlich alle Bieter einer umfangreichen Geschäftspartnerprüfung unterzogen. Das Ergebnis wird den verantwortlichen Einkäufern zur Bewertung zur Verfügung gestellt. Unabhängig davon werden alle Lieferanten und Dienstleister der Fraport AG täglich auf Grundlage der einschlägigen Sanktionslisten der EU und der USA geprüft. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die dazu führen können, dass der Auftrag entzogen wird. In einem regelmäßigen Monitoring des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ stellt die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer einen wesentlichen Bestandteil dar.

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

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement und sind dazu verpflichtet, die Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) einzuhalten. Wesentlicher Bestandteil der Konzern-Richtlinie ist der **Verhaltenskodex für Beschäftigte** (einsehbar unter www.fraport.de/compliance), der im Fraport-Konzern verbindlich ist. Die Richtlinie enthält ebenfalls die Anweisung, den Lieferantenkodex als Teil der AGB zu verwenden, soweit dies nach national geltendem Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Das ist insbesondere bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima relevant. Bei diesem Projekt wurde vereinbart, den Lieferantenkodex einzuhalten. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Anpassung des Lieferantenkodex möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den Compliance-Bereich.

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

Die Fraport AG hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit den Sorgfaltspflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz (LkSG), welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, auseinandergesetzt. Zur Implementierung der Sorgfaltspflichten wurden vorhandene Strukturen erweitert und neue Prozesse implementiert. Ein Kernelement der Sorgfaltspflichten bildet die Fraport-Menschenrechtsstrategie, die unter www.fraport.com/lieferkettengesetz veröffentlicht ist. Zudem wurden weitere Sorgfaltspflichten im Risikomanagement System sowie dem Hinweisgebersystem implementiert.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Ziel – Rechts- und regelkonformes Verhalten hat bei Fraport höchste Priorität. Fraport toleriert keinerlei Form von Korruption oder anderen unlauteren Geschäftspraktiken. Darüber hinaus bekennt sich Fraport zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der UN und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization sowie den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung bestimmt der Vorstand die Werte und Verhaltensregeln des Fraport-Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten bei Führungskräften und Beschäftigten. Die Bekämpfung von Korruption ist dabei wesentlicher Bestandteil des vollständig überarbeiteten und im Jahr 2022 weltweit ausgerollten **Fraport-Verhaltenskodex**. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu den im Verhaltenskodex genannten Grundwerten und positioniert sich klar mit dem „Nulltoleranzprinzip“.

Das konzernweite **Compliance Management System (CMS)** enthält verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption, wobei konzernweite Mindeststandards gelten. Die Mindestvorgaben erfordern von den Konzern-Gesellschaften umfassende Regelungen im Umgang mit Geschenken und Einladungen, bei Interessenkonflikten sowie für die Compliance-Prüfung von Geschäftspartnern. Auch sind einheitliche Vorgaben für die Bearbeitung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße vorgesehen. Die Verantwortung für das CMS der jeweiligen Konzern-Gesellschaft liegt beim lokalen Management. Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt der Vorständin Retail & Real Estate.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine **Compliance-Risikoanalyse**, die regelmäßig durchgeführt wird – zuletzt 2022 – und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen.

Die Compliance Abteilung der Fraport AG informiert den Gesamtvorstand in einer halbjährlichen **Berichterstattung** über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

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

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

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

Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption sowie Hinweise und Vorgaben, wie die einzelnen Beschäftigten dazu beitragen können, werden regelmäßig an die Beschäftigten im Fraport-Konzern kommuniziert. So sind Schulungen zum Thema Antikorrup-tion zu absolvieren. Für die Beschäftigten der Fraport AG wurde im Jahr 2022 das E-Learning zu den wesentlichen Compliance-Grundlagen vollkommen überarbeitet. Neben einer anschaulichen Darstellung, warum Compliance im Arbeitsalltag wichtig ist,

sind der neue Fraport-Verhaltenskodex, der Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie Interessenskonflikten zentrale Elemente der neuen Online-Schulung. Außerdem wird umfassend auf die zentralen Meldewege bei Compliance-Verstößen eingegangen.

Wesentliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das **Hinweisgebersystem** (siehe www.fraport.de/compliance). Über das System können Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden anonym online Hinweise über Unregelmäßigkeiten in allen Konzerngesellschaften abgeben. Es ist weltweit rund um die Uhr verfügbar. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. Darüber hinaus steht der Fraport AG eine **Ombudsfrau**, eine externe, unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine **interne Vertrauensperson** wenden.

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

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen auf Basis der konzernweiten CMS Vorgaben zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Im Geschäftsjahr 2022 standen bei den Konzern-Gesellschaften die abschließende Umsetzung der im Jahr 2021 überarbeiteten konzernweiten Mindestvorgaben für das lokale CMS im Fokus.

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

Achtung der Menschenrechte

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Der Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der Koordinierung der Achtung der Menschenrechte im Konzern. Verstöße können Beschäftigte anonym über das **Hinweisgebersystem** melden, das weltweit frei über www.fraport.de/compliance zugänglich ist. Im Rahmen der Implementierung der Sorgfaltspflichten aus dem LKSG wurde das elektronische Hinweisgebersystem zum 1. Januar 2023 um die Kategorien „Menschenrechtsverletzungen und Umweldelikte“ erweitert. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsfrau sowie die interne Vertrauensperson wenden.

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

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

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

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen eigene spezifische Maßnahmen um, die die Achtung der Menschenrechte sicherstellen sollen. Auch in diesem Themenfeld standen im Geschäftsjahr 2022 bei den Konzern-Gesellschaften die abschließende Umsetzung der 2021 überarbeiteten konzernweiten Mindestvorgaben für das lokale CMS im Fokus.

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

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Ziel – Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Das Ziel ist daher, die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen kontinuierlich zu verbessern. Die **Globalzufriedenheit der Passagiere** sowie die **Gepäck-Konnektivität** gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten und Kunden hat oberste Priorität.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Zur Steigerung der Servicequalität sowie des Sauberkeitsempfindens in den sanitären Anlagen wurden am Flughafen Frankfurt rund 250 weitere berührungslose Smiley Boxen zur Erhebung von Feedback eingeführt. Dies trägt gerade vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie und dem dadurch stark gestiegenen Bedürfnis der Fluggäste nach einer Seamless Travel Journey zu einem gesteigerten Passagiererlebnis bei. Weitere Passagierservices, wie zum Beispiel digitale Informationsschalter (Info Gates) für Fluggäste, wurden in Betrieb genommen. Das digitale Informationsangebot zur kontaktfreien persönlichen Interaktion mit Informationspersonal wurde 2022 auf 14 Standorte im Terminal 1 und Terminal 2 ausgeweitet, um allen Fluggästen einen schnellen, umfassenden und unkomplizierten Zugang zu Informationen zu ermöglichen.

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten am Flughafen Frankfurt hat der TÜV Hessen im März 2022 wiederholt geprüft und erneut mit dem **TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“** ausgezeichnet. Eine detaillierte Prüfung gab es beispielsweise bei den Reinigungs- und Desinfektionsverfahren, Social-Distancing-Maßnahmen und -Kontrollen, beim Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, der Verfügbarkeit von Desinfektionsmitteln, der Nutzung standardmäßiger persönlicher Schutzausrüstung durch das Flughafenpersonal sowie den internen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte. Das Siegel behält seine Gültigkeit bis einschließlich März 2023.

Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, wurden an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. In Thessaloniki, Korfu und Rhodos wurden Sensoren zur optischen Abstands- und Geschwindigkeitsmessung installiert, um die Genauigkeit der Zeitangaben an den Warteschlangen zu erhöhen. Um die Performance an den Sicherheitskontrollstellen weiter zu steigern, wurde ein Optimierungsprojekt gestartet, das bis 2025 an allen griechischen Konzern-Flughäfen ausgerollt wird. Neben der Erweiterung von Lounge-Bereichen wurde am Flughafen in Lima eine Telefonhotline eingeführt, über die sämtliche Informationen rund ums Fliegen erfragt werden können.

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

Im Rahmen der Dauerfluggastbefragung Fraport-MONITOR am Flughafen Frankfurt zur Erhebung der Globalzufriedenheit wurden Selbstausfüller-Interviews auf dem eigenen mobilen Endgerät (Smartphone, Tablet, Laptop) oder auf einem von den Interviewern vor Ort gestellten Tablet durchgeführt. Der weitgehend unveränderte Basisfragebogen wurde um Zusatzfragen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ergänzt. Die Anzahl der abgefragten Kundenzufriedenheitskriterien gegenüber dem zweiten Halbjahr 2021 lag unverändert bei 22.

An den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen wurden die Regelbefragungen zur Messung der Passagierzufriedenheit spätestens ab dem zweiten Quartal 2022 wieder aufgenommen, wenn auch mit teils reduzierten Fallzahlen im Vergleich zum Vorkrisenniveau. Jedoch reichen die Stichprobengrößen aus, um für das Berichtsjahr 2022 einen validen Wert zur Global-

zufriedenheit im Auslandsportfolio wie auch im Konzern auszuweisen. Die Fluggastbefragungen wurden durch Messungen mithilfe der Mystery-Shopping-Methode ergänzt, zum Beispiel am Flughafen Ljubljana. Auf diese Weise wurden weitere Erkenntnisse zur Verbesserung der Passagierzufriedenheit gewonnen.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nicht-finanziellen Leistungsindikators **Gepäck-Konnektivität** (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu halten, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performancegespräche in enger Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften umgesetzt werden. Das Jahr 2022 war durch operative Herausforderungen sowie eine Personalunterdeckung gekennzeichnet. Um dem entgegenzuwirken wurden zahlreiche Steuerungsmaßnahmen implementiert. Der Fokus lag insbesondere auf der Rekrutierung und Ausbildung von Mitarbeitenden. Auch die Prozesse wurden weiter optimiert, zum Beispiel, indem eine automatisierte Nachsendung von Gepäckstücken auf großen Teilen des Streckenprofils der Lufthansa umgesetzt wurde.

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

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

IT- und Flughafensicherheit

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

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

IT-Sicherheit

Ziel – Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Ziel ist es daher, sämtliche IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung zu schützen.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Mit einem aktiven und vorbeugenden **IT-Sicherheitsmanagement** schützt Fraport IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Dieses ist grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden. Im Jahr 2022 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001 und wird im Rahmen dessen regelmäßig von externen Auditoren geprüft. Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits wie auch in der zuletzt 2022 durchgeführten ISO27001-Prüfung im Bereich Energiemanagement festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) weiterentwickelt.

Im Rahmen eines **Arbeitskreises** innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen KRITIS-Anforderungen. Das Ziel ist es, durch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Prüfung, ob regulatorische Vorgaben eingehalten werden, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

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

Leistungsindikator – Das Sicherheitsmanagementsystem bei Fraport enthält zahlreiche Leistungskennzahlen, die die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen messen. Diese Kennzahlen dürfen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden.

Flughafensicherheit

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

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

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

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

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

Safety

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

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

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

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

Security

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

In Deutschland regelt das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) die **Passagier- und Gepäckkontrollen sowie Personal- und Warenkontrollen** für den Zutritt zu den Sicherheitsbereichen. Außerdem definiert das LuftSiG die **Zutritts- und Zufahrtskontrollen** zu den luftseitigen Bereichen als unmittelbare Verantwortung des Flughafenbetreibers. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Beschäftigte der Fraport AG als auch der Konzern-Gesellschaft FraSec Luftsicherheit und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch. Personal- und Warenkontrollen werden durch die Konzern-Gesellschaft FraSec Flughafensicherheit durchgeführt.

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Berichtsjahr stand die Vorbereitung auf die Übertragung der Verantwortung für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen, die am Flughafen Frankfurt ab 2023 erfolgt, im Fokus. Ein Dienstleistermanagement wurde konzipiert und aufgebaut. Nach dem Übergang der Verantwortung wird es für den Flughafenbetreiber möglich sein, verstärkt die Steuerung und das Qualitätsmanagement voranzubringen und Prozesse dadurch flexibler und effizienter zu gestalten.

Im Mai 2021 wurde mit „Click2Drive“ erstmals eine kennzeichenbasierte, voll-automatisierte Zufahrtskontrolle in der Cargo City Süd (CCS) eingeführt. Aufgrund der Zuverlässigkeit des Systems wurde im Jahr 2022 die Erweiterung zur Regelung von Zufahrten in weiteren Betriebsbereichen gestartet und somit der Grundstein für weitere Digitalisierungsvorhaben gelegt, wie zum Beispiel eine digitale Version des Fahrzeugausweises für bestimmte Betriebsbereiche.

Auch für Zugänge zu Sicherheitsbereichen wurde ein wesentliches Digitalisierungsvorhaben vorangetrieben. 2022 wurde die Implementierung einer biometrischen Zugangskontrolle für Personal erarbeitet, wodurch das Sicherheitslevel nochmals erhöht wird. In den kommenden Jahren sollen erste Standorte mit Biometrie-Lesern ausgestattet werden.

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

Datenschutz

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Fraport AG verfügt über ein Meldeverfahren für Prozesse, in deren Rahmen das Unternehmen personenbezogene Daten verarbeitet. Diese Prozesse sind in einem zentralen Verarbeitungsverzeichnis abgebildet. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, wurden die bestehenden Prozesse in ein **Datenschutzmanagementsystem** implementiert und eine Datenschutzrichtlinie wurde umgesetzt. In der **Datenschutzrichtlinie** hat der Vorstand

die Grundsätze, Verfahren und Pflichten festgelegt, die von allen Beschäftigten zu beachten sind, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit personenbezogene Daten wie Name, Adresse, Personalnummer oder IP-Adresse erfassen, offenlegen, übermitteln, ändern, speichern oder löschen. Spezifische Themen des Datenschutzes, wie zum Beispiel Betroffeneninformation oder Betroffenenrechte, die Löschung von Daten oder auch die Meldung von Datenschutzverletzungen wurden in Handlungsleitfäden mit praxisnahen Hinweisen, Handlungsanweisungen, Verfahrensbeschreibungen und Beispielmustern beschrieben. Die Handlungsleitfäden sind als Anlage zur Datenschutzrichtlinie für alle Beschäftigten verbindlich umzusetzen. Umfangreiche **Schulungskonzepte** wie ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen wurden etabliert. In der Fraport AG ist die Trennung zwischen Prüfungs- und Kontrollfunktion und Vorgabefunktion durch die Besetzung der Rollen Datenschutzbeauftragte und Datenschutzmanager sichergestellt.

Die **Datenschutzbeauftragte** überwacht, ob alle Datenschutzvorschriften im Unternehmen eingehalten werden. Sie berichtet dem Vorstand unmittelbar und ist bei der Ausübung ihrer Aufgaben weisungsfrei. Verstöße gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) werden direkt an sie gemeldet – wahlweise anonym. Der **Datenschutzmanager** führt das Verarbeitungsverzeichnis der Fraport AG und organisiert die hierfür notwendigen Prozesse. Er hat Richtlinienkompetenz und berichtet dem Vorstand in regelmäßigen Abständen. Grundsätzliche Aufgabe des Datenschutzmanagers ist die Initiierung, Planung, Umsetzung und Steuerung des Datenschutzmanagementsystems.

Ein erheblicher Teil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen erforderlich und aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich ist der Zugriff gestattet. Die Fraport AG erhebt personenbezogene Daten von Passagieren für die Nutzung der Parkhäuser, für die Gepäckabfertigung sowie für spezifische Prozesse im Terminal. Daher wurden besondere Regelungen im Zuge der Implementierung biometrischer Passagierprozesse (biometrische E-Gates an der integrierten Vorkontrolle) etabliert. Die Reisedaten verarbeiten ausschließlich die Airlines. Für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt bestehen klare Vorgaben, um die Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten sicherzustellen. Darin ist auch geregelt, inwiefern Behörden die Fraport-Videotechnik mitnutzen dürfen.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung hat das Datenschutzteam spezifische Prozesse implementiert, um auch künftigen Anforderungen in angemessener Zeit gerecht zu werden. Die eingeführten Verfahren stellen sicher, dass das Datenschutzrecht von Anfang an berücksichtigt wird, sowohl bei Geschäftsprozessen allgemein als auch für spezifische Datenschutzthemen, wie zum Beispiel die Bearbeitung von Betroffenenanfragen. Wesentliche Bestandteile sind dabei Checklisten und automatisierte Auswertungen.

Der Stand des Datenschutzes ist Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001. Daneben verfasst der Datenschutzbeauftragte einen Tätigkeitsbericht. Seit 2022 fließen in Qualitätsmanagement-Audits regelmäßig Fragen zu Themen des Datenschutzes ein. So werden spezifische Kernfragen zur Umsetzung des Datenschutzes gestellt. Abhängig von den Antworten entwickelt das Datenschutzteam einen Maßnahmenplan für den folgenden Zyklus. Darüber hinaus prüft die Interne Revision jährlich ausgewählte Themen des Datenschutzes.

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

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

Arbeitnehmerbelange

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

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

Der Personalstrategie wird grundsätzlich auch durch die drei nichtfinanziellen Leistungsindikatoren **Zufriedenheit der Beschäftigten, Frauen in Führungspositionen** und **Krankenquote** in Deutschland Rechnung getragen. Eine weitere Kennzahl, die beim Monitoring der Unfallentwicklung verwendet wird, ist **LTIF (Lost Time Injury Frequency)**.

Der im Jahr 2021 abgeschlossene **Notlagen-Tarifvertrag** für die deutschen Flughäfen, die an den Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) gebunden sind, war eine Maßnahme, um in Zeiten der Coronavirus-Pandemie Personalkosten zu senken. Damit wurde neben der zeitlichen Verschiebung der Tarifierhöhungen, dem Entfall der tarifvertraglichen leistungsorientierten Bezahlung sowie einer erhöhten Eigenbeteiligung der Beschäftigten an der Betrieblichen Altersversorgung unter anderem die Option zur Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich vereinbart. Aufgrund der stark gestiegenen Passagierzahlen im vergangenen Geschäftsjahr wurde eine vorgezogene Tarifierhöhung durchgeführt. Statt einer stufenweisen Anpassung zum 1. Oktober 2022 um 1,4 % und zum 1. April 2023 um 1,8 % wurden beide Tarifierhöhungen zum 1. August 2022 umgesetzt. Diese Regelung gilt auch für die Beschäftigten der FraCareS GmbH. Für die Beschäftigten der FraGround GmbH kamen wegen anderer Tarifvertragsbedingungen nur einzelne Regelungen des Notlagen Tarifvertrags zur Anwendung.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ziel – Fraport möchte gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Zufriedenheit der Beschäftigten erhöhen (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Das Konzern-Barometer, das zur Messung der **Zufriedenheit der Beschäftigten** genutzt wird, wurde 2022 inhaltlich und in Bezug auf das Verfahren neu konzipiert. Ein Ziel ist, noch fundiertere Aussagen zur Zufriedenheit der Beschäftigten auf Konzern-Ebene zu treffen. Auch das Ableiten zielführender Verbesserungsmaßnahmen auf Basis der Ergebnisse soll damit konzernweit besser gelingen. Die Befragung wird ab dem Berichtsjahr 2022 im zweijährigen Rhythmus durchgeführt. Die Optimierung der Maßnahmenableitung und -umsetzung ist maßgeblich für die Entscheidung, vom jährlichen auf einen zweijährigen Turnus zu wechseln. Dadurch lässt sich das Maßnahmenpotenzial besser entfalten und die Wirkung der Umsetzung in den Ergebnissen der Folgebefragung ablesen.

Der Aufbau der Befragung ist konzernweit inhaltlich identisch. Alle Fragen sind vier Themenfeldern – „Mein Arbeitgeber“, „Mein Arbeitsplatz“, „Mein Team“ und „Meine Führungskraft – zugeordnet und anhand einer Skalierung von eins bis sieben bewertet. Für jedes Themenfeld wird ein Durchschnittswert ermittelt. Der Durchschnittswert aller vier Themenfeld-Kennzahlen ergibt die Kennzahl der Befragung einer Konzern-Gesellschaft. Der mit der Anzahl der teilnehmenden Beschäftigten je Gesellschaft gewichtete Durchschnitt der Kennzahlen aller Gesellschaften ergibt die Zufriedenheit der Beschäftigten im Konzern. Auf Basis der Ergebnisse werden im Anschluss konzernweit Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Für das Konzern-Barometer wurde eine Prozessanweisung in die Managementsystem-Dokumentation aufgenommen.

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

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines **Diversity-Managements** systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung, Gender- und Inklusionsaspekte, soziale Herkunft, sexuelle Orientierung oder der Altersmix 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. Im Jahr 2022 hat Fraport die Aktivitäten zur Stärkung und Nutzung der Diversität im Konzern weitergeführt. Ein Schwerpunkt lag auf dem Thema Diskriminierung. Die Themen Rassismus, aber auch sexualisierte Diskriminierung wurden in Seminaren aufgenommen und bei Ausbilderinnen und Ausbildern sowie Führungskräften platziert. Dabei ging es um das Erkennen und den Umgang mit Diskriminierung sowie um Konfliktmanagement. Die Fragestellungen wurden im theaterpädagogischen Projekt „Impro-Theater“ von Auszubildenden aufgegriffen. Im vergangenen Geschäftsjahr fanden auch Informationsveranstaltungen und Beratungsangebote rund um die Themen Beruf und Familie sowie Beruf und Pflege statt.

Fraport beschäftigt viele internationale Arbeitskräfte. Diese haben oft unterschiedliche Sprachqualifikationen. Der Fraport-Konzern setzt daher Sprachtrainer ein, erklärt mit Formblättern in leichter Sprache und mit vielen Abbildungen die Sicherheitsbestimmungen der Arbeitsbereiche und gewährleistet so eine berufs begleitende Sprachförderung.

Auch an den internationalen Konzern-Flughäfen wurden Maßnahmen implementiert, um die Zufriedenheit der Beschäftigten zu erhöhen. So wurden beispielsweise Zusatzleistungen wie die Nutzung eines Wissensportals für die Beschäftigten am Flughafen in Ljubljana zur Verfügung gestellt. Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaft Lima setzten sich weiterhin mit der jeweiligen Unternehmenskultur, Mission, Vision und den Werten auseinander, um dadurch die Identifikation der Beschäftigten zu stärken.

Organisatorisch werden die Maßnahmen zur strategischen **Nachfolgeplanung** und die Betreuung des Top-Managements durch die Stabsstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ wahrgenommen. Die Betreuung der Führungskräfte der Ebenen drei und vier sowie das **Talentmanagement**, das sich vor allem um die Entwicklung potenzieller Führungskräfte kümmert, ist innerhalb des Zentralbereichs „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG gebündelt. Beide Organisationseinheiten unterstehen der Arbeitsdirektorin.

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den **Frauenanteil in Führungspositionen** zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Zu den langjährigen Maßnahmen gehören neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm, Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Förderung des Frauennetzwerks. Dazu gibt es die Möglichkeit, in Teilzeit zu führen. Im Jahr 2022 wurden Gespräche auf Vorstandsebene mit Potenzialträgerinnen geführt, um deren Anforderungen an die Übernahme einer Führungsaufgabe im Top-Management klarer fassen zu können. Die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen sind in die Konzeption der Entwicklungsinitiative „Empowering Leaders“ eingeflossen. Die individuelle Förderung und stärkere Vernetzung von Potenzialträgerinnen wurden damit nochmals forciert. Im Zentrum steht auch die Erhöhung ihrer Sichtbarkeit.

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

Arbeits- und Gesundheitsschutz

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

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

Die Fraport AG hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz und eine Stabsstelle Arbeitsmedizin, Prävention und Gesundheitsmanagement bei der Arbeitsdirektorin implementiert. Sie beraten und unterstützen die Unternehmensbe-

reiche darin, den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das **Occupational Safety Board** vertritt das Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Fraport-Konzern weltweit. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch ist im **Occupational Health and Safety-Managementsystem-Board**, das sich einmal jährlich konzernweit zusammenfindet, organisiert. Konzernübergreifende Aufgaben werden gemeinsam vorangetrieben, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten. Darüber hinaus gibt es einen Lenkungsausschuss des Fraport-Gesundheitsmanagements, bei dem konzern- und bereichsbezogene Gesundheitsmaßnahmen beraten und beschlossen werden.

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Für die Kennzahl LTIF, die sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio) berechnet, ist das Ziel, bis zum Jahr 2025 einen Wert in Höhe von 22,5 zu erreichen. Die Konzern-LTIF erhöhte sich im Berichtsjahr 2022 auf 22,6 (angepasster Vorjahreswert: 20,3). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zu 2021 gestiegene Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Reduzierung der Kurzarbeitsquoten zurückzuführen.

Im vergangenen Jahr haben weiterhin viele Beschäftigte von zu Hause gearbeitet. Im Beauftragungsprozess zum mobilen Arbeiten wurde ein Fragebogen mit den Anforderungen an einen ergonomischen Arbeitsplatz im Home Office integriert. Das Fraport-Gesundheitsmanagement hat die **digitalen Gesundheitsangebote** erweitert. Im Sommer 2022 wurden für interessierte Beschäftigte der Fraport AG Lizenzen für eine Gesundheitsanwendung gekauft. Mit nützlichen Tipps für die tägliche Routine im Büro und zu Hause hilft die App, auf sich selbst zu achten und gesund zu bleiben. Vier digitale Newsletter begleiten saisonale Gesundheitsthemen quartalsweise.

Haut- und Darmkrebsscreenings wurden am Standort Frankfurt angeboten sowie Workshops für Auszubildende, um diese für Gesundheitsthemen zu sensibilisieren. Der Betriebssport wurde sukzessive strukturiert und ausgebaut. Bei den diesjährigen European Company Sport Games in Arnheim, Niederlande, wo sich Betriebssportmannschaften aus ganz Europa getroffen haben, war der Standort Frankfurt mit 39 Sportlerinnen und Sportlern vertreten. Sie gewannen in den Disziplinen Fußball, Darts und Orientierungslauf vier Goldmedaillen und eine Silbermedaille.

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

An den internationalen Konzern-Gesellschaften wurden unterschiedliche Programme zur Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz und Schulungen zum Thema Arbeitssicherheit durchgeführt. Zudem wurden Impfangebote an den Flughäfen in Slowenien und Griechenland zur Verfügung gestellt.

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

Sozialbelange

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

Engagement in den Regionen

Ziel – Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Region beizutragen.

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

„Unternehmenskommunikation“ gebündelt und organisatorisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet. Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für diese Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst. Spendenschwerpunkte sind die Förderung von sozialen und karitativen Einrichtungen und davon explizit solchen, die Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, soziale Gleichstellung, Gesundheit und Integration von gesellschaftlichen Randgruppen beinhalten. Darüber hinaus können sich Beschäftigte als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben. Das Sportsponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS, die die Fraport AG bereits viele Jahre unterstützt. In diesem Bereich sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt mit Spenden auch das Projekt „Basketball macht Schule“.

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

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

An den Standorten der internationalen **Konzern-Gesellschaften** profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Dabei stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Fraport Greece hat beispielsweise für die Einrichtung von Spielplätzen und die Umgestaltung und Ausstattung der Turnhalle eines Kindergartens und einer Grundschule gespendet. Auch die Konzern-Gesellschaft in Lima engagiert sich und beteiligt sich unter anderem an der „Pacto por la Cultura“. Dies ist eine Initiative der Vereinten Nationen zur Förderung von Kultur, Nichtdiskriminierung und Förderung des kulturellen Erbes im Zusammenhang mit dem Tourismus.

Leistungsindikator – Da ein Großteil der Maßnahmen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie verschoben werden musste, befindet sich das Themenfeld „Engagement in den Regionen“ derzeit im Wiederaufbau.

Schallschutz

Ziel – Mit Lärmreduzierung und Schallschutzmaßnahmen möchte Fraport einen Ausgleich zwischen Mobilitätsangebot am Flughafen sowie wirtschaftlichem Erfolg auf der einen Seite und Lebensqualität im Umfeld des Flughafens auf der anderen Seite schaffen. Es ist als Daueraufgabe zu verstehen, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten. In Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss 2007 prognostizierten Wert zu halten.

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

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

Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Auch an den Konzern-Flughäfen ist ein **Fluglärm-Monitoring** implementiert. Außerdem können in Griechenland Fluglärmbeschwerden über die Corporate Website eingereicht und direkt bearbeitet werden. Am Konzern-Flughafen in Lima ist ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften sowie nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind. In Zusammenarbeit mit dem Lärmausschuss arbeitet der Konzern-Flughafen in Lima derzeit an einem Fluglärmreduzierungsplan.

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

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

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

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden.



Aktiver Schallschutz

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

Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. In der Entgeltordnung, die seit dem 1. Januar 2022 gilt, wurden die lärmabhängigen Flughafenentgelte für lautere Flugzeuge weiter erhöht. Der Einsatz von besonders modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch Anpassungen des sogenannten Noise Rating Index (NRI) stärker als bisher belohnt. Zusätzlich wurden Nachlässe gemäß NRI für Flüge, die ausnahmsweise in der Kernnacht zwischen 23 und 5 Uhr stattfinden, abgeschafft, um Flugbewegungen in dieser Zeit weiter zu reduzieren. Dadurch setzt Fraport weitere ökonomische Anreize für Fluggesellschaften, in Frankfurt mit einem leiseren Flugzeug zu starten oder zu landen und so die Kernnacht zu schützen. Am 21. November 2022 hat das HMWEVW den Entgeltantrag für den Flughafen Frankfurt mit Gültigkeit ab dem 1. Januar 2023 genehmigt. Darin hebt Fraport die Lärmzuschläge für älteres Fluggerät noch einmal deutlich an und setzt so noch stärkere Anreize für den Einsatz modernerer beziehungsweise leiserer Flugzeuge.

Das im Jahr 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze trägt dazu bei, dass die Lärmbelastung tagsüber am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die

Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Für die Nachtzeit gilt ein Bewegungskontingent: Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen pro Durchschnittsnacht des Kalenderjahres nicht mehr als 133 Flugbewegungen geplant werden. Werden die Grenzwerte überschritten, sollen die Fraport AG und die Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel reduzieren können, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen. Aus den Berechnungen für den Monitoringbericht 2022 für das Jahr 2021 geht hervor, dass die Lärmobergrenze im Jahr 2021 eingehalten worden ist. Hier werden stets die Werte des Vorjahres überprüft.

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

Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz zählen Maßnahmen, welche den Lärm auf seinem Weg von der Entstehung (Emissionsort, zum Beispiel Flugzeug) zum Einwirkungsort hin (Immissionsort, beispielsweise Wohnung) verringern. Passive Schallschutzmaßnahmen haben das Ziel, durch bauliche Verbesserungen, wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern, den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu senken. Rund um den Flughafen Frankfurt war die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren. Ein Lärmschutzbereich definierte, welche Haushalte Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen durch Fraport hatten. Für die im Rahmen des Schallschutzprogramms beantragten Maßnahmen konnten noch bis zum 12. Oktober 2022 Rechnungen eingereicht werden.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 1,8 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

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

Umweltbelange

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

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

Fraport hat sich dazu verpflichtet, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch www.fraport.de/verantwortung). Dazu befüllen die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen. Die Kennzahlen werden für die Berichterstattung zusammengeführt (siehe auch „ESG-Factbook“ unter www.fraport.de/publikationen und Umwelterklärung unter www.fraport.com/umweltmanagement).

Klimaschutz

Ziel – Um die Umweltauswirkungen zu messen, hat der Vorstand die Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen als bedeutsamste Kennzahl bestimmt. Diese soll konzernweit bis 2030 auf jährlich 95.000 t reduziert werden; bis 2045 soll Fraport CO₂-frei sein (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO₂-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der Vorstand wird halbjährlich über die Entwicklung der Fraport AG sowie die Konzern-Emissionen im Rahmen der Halbjahresberichterstattung informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen für die Fraport AG auf Objektebene halbjährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet.

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling** ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher,

hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zu den aktuellen CO₂-Emissionen der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO₂-Zielen frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dient der monatliche Energieverbrauch von Gebäuden, Anlagen und Equipment. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

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

Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu **emissionsfreien Alternativen**. Dazu hat der Flughafenbetreiber im Jahr 2020 unter anderem zwei Elektrobusse für den Transport von Passagieren im Rahmen eines Förderprojekts des Landes Hessen in Betrieb genommen und eine Ladestrategie für diese Busse entwickelt, die auch für weitere geplante Beschaffungen anwendbar ist. Zusätzlich wurden im Jahr 2022 66 Elektrofahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten angeschafft. Komplementär dazu beginnt Fraport mit dem Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld, die für alle dort aktiven Akteure nutzbar sein wird. Auch in den Parkhäusern und auf landseitigen Parkflächen findet kontinuierlich ein Aufbau von Ladepunkten statt, der sich an den Bedürfnissen der Kunden und an gesetzlichen Vorgaben orientiert. Auch bei den Konzern-Gesellschaften wurden im Jahr 2022 einige elektrisch betriebene Fahrzeuge beschafft, die insbesondere im operativen Bereich, beispielsweise als Follow-Me-Fahrzeuge eingesetzt werden.

Fraport beabsichtigt, weiterhin in Wind- und Sonnenenergie zu investieren. Ziel ist es, mit regenerativen Energien den eigenen Strombedarf am Standort Frankfurt weitestgehend zu decken. Dafür wurde im Oktober 2022 – zusätzlich zu den bereits vorhandenen Photovoltaikanlagen am Standort Frankfurt – eine weitere Anlage zur Aufstockung des Grünstromanteils in Betrieb genommen. Die Demonstrationsanlage am südwestlichen Ende der Startbahn West hat 20 PV-Panels und eine Leistung von 8,4 Kilowatt. Es handelt sich dabei um so genannte Zaunanlagen, die nicht schräg, sondern senkrecht angeordnet sind und damit trotz geringem Flächenverbrauch für hohe Stromerträge sorgen. Gleichzeitig sind darunterliegende Vegetationsflächen von der Überbauung nicht wesentlich beeinträchtigt, da die Anlage weder Niederschläge zurückhält noch für permanente Verschattung sorgt. Perspektivisch soll die Anlage erweitert werden. In der finalen Ausbaustufe soll sie sich auf einer Länge von 2.600 Metern parallel zur Startbahn erstrecken und eine Photovoltaikleistung von bis zu 13 Megawatt erbringen.

Auch am Flughafen Lima wurde ein wichtiger Meilenstein zur Verringerung der CO₂-Emissionen erreicht. 2021 wurde ein Vertrag zur Versorgung des Terminals und des Ausbauprojekts mit erneuerbarer Energie abgeschlossen. Seit 2022 wird das bestehende Terminal mit Grünstrom betrieben. Zudem werden an den bulgarischen Konzern-Flughäfen in Varna und Burgas Photovoltaikanlagen geplant, um in den kommenden Jahren den Grünstromanteil zu erhöhen.

Die Vielzahl von einzelnen Maßnahmen, die in den vergangenen Jahren bereits beschlossen und in die Umsetzung gebracht wurden, stellen wichtige Schritte zur Erreichung der Klimaschutzziele von Fraport dar. Für eine umfassende Betrachtung und Strukturierung von weiteren Maßnahmen zur Dekarbonisierung wurde ein **Masterplan zur Dekarbonisierung** bis zum Jahr 2045 entwickelt. Er beschreibt die strategischen Grundlagen, definiert den Rahmen für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen und stellt somit ein Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung dar.

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

Leistungsindikator – CO₂-Emissionen (Scope 1 und 2) im Konzern und bei der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Umwelt- und Naturschutz

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Aufgabe der **Umweltmanagementsysteme** ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Beschäftigten der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Gesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 75,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften nach ISO 14001 zertifiziert oder nach EMAS validiert.

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

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 bestanden für **ökologische Ausgleichsmaßnahmen** im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 11,1 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

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

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

Luftqualität

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

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

Messergebnisse veröffentlicht die Fraport AG regelmäßig im „**Lufthygienischen Jahresbericht**“ auf der Homepage. Sie belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der Messungen grenzwertgeregelter Luftschadstoffe unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) auf Bitten der Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein **Arbeitskreis „UFP“** eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Aufbauend auf den Messergebnissen des HLNUG sowie den Erkenntnissen einer vorangegangenen Expertenanhörung hat der Arbeitskreis UFP zunächst ein Forschungsdesign für eine UFP-Belastungsstudie entwickelt. Es ist vorgesehen, 2023 mit der Durchführung der Belastungsstudie zu beginnen. Ihre Ergebnisse sollen die Basis für eine später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden. Der Umgang mit Fragen zur Erfassung und Wirkung von UFP in der Region um den Flughafen und die Bearbeitung des Themas durch das FFR wird auf der Internetseite des UNH veröffentlicht und kann unter <https://www.umwelthaus.org/umweltmonitoring/ultrafeinstaub/auf-dem-weg-zu-einer-studie/> eingesehen werden.

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

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

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

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

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

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

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Aktuell verfügen bereits 540 Fahrzeuge der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt über einen elektrischen Antrieb. Das entspricht einem Anteil von etwa 27 %.

Die internationalen Konzern-Flughäfen folgen den jeweiligen Anforderungen der nationalen Gesetzgebung. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen Thessaloniki, Korfu und Rhodos die Luftqualität messtechnisch überwacht. Auch an den brasilianischen Konzern-Flughäfen findet eine regelmäßige Bewertung der Luftqualität statt. Fraport Slovenija hat sich das Ziel gesetzt, die Beziehungen zu den vom Fluglärm betroffenen Stakeholdern zu verbessern. Hierzu trifft sich regelmäßig eine Partnerschaftsgruppe für den Flughafenumschutz, die sich aus relevanten Interessengruppen und einem Dialogforum zusammensetzt.

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

Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

Hintergrundinformationen

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

In diesem Abschnitt wird der Anteil des Konzern-Umsatzes, der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebsausgaben (Opex) für den Berichtszeitraum 2022 dargestellt, die mit den ersten beiden Umweltzielen der Europäischen Kommission (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) in Verbindung stehen und gemäß Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sowie Artikel 10 (2) des delegierten Rechtsakts taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform sind. Bei Fraport tragen alle taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zum Umweltziel Klimaschutz bei.

Definitionen

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

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

- Die Wirtschaftstätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei.
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele (DNSH).
- Sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt.

Umsatz Kennzahl

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

Fraport hat Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im Bereich der Vermietung von Gebäuden verbunden sind. Dies betrifft die Aktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Zusätzlich erzielt Fraport taxonomiefähige Umsatzerlöse durch die Weiterverrechnung der Kosten für das Passagier-Transport-System innerhalb der Flughafenentgelte. Dies fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Die Umsatzerlöse des Passagier-Transport-Systems werden im Segment Aviation erzielt. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Gebäuden spiegeln sich hauptsächlich im Umsatz des Segments Retail & Real Estate und im Umsatz des Segments International Activities & Services wider.

Taxonomiekonform sind die auf das Passagier-Transport-System entfallenden **Umsatzerlöse**. Umsatzerlöse im Bereich der Vermietung von Gebäuden sind nicht taxonomiekonform, da die relevanten Gebäude nicht die technischen Bewertungskriterien erfüllen.

Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

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

Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des Geschäftsjahres. Dies umfasst den Zugang von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Anlagewerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16)

und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40; siehe auch Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie Konzern-Anhang Tz. 20 Sachanlagen).

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

- Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Buchstabe a) des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)
- Investitionen, die sich auf einzelne Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird (Buchstabe c) des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)

Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Buchstabe a), sind insbesondere der Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ zuzuordnen. Da die Wirtschaftstätigkeit beziehungsweise der Betrieb des Passagier Transport Systems ohne die entsprechende Schieneninfrastruktur beziehungsweise ohne die Stationen nicht ausgeübt werden kann, sehen wir die in diesem Zusammenhang stehenden Investitionsausgaben entsprechend als mit der Wirtschaftstätigkeit 6.3 verbunden an. Darüber hinaus wurden außerdem die nachfolgenden **taxonomiefähigen** Wirtschaftsaktivitäten identifiziert:

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.1. Neubau
- 7.2. Renovierung bestehender Gebäude
- 7.3. Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten
- 7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

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

Nach einer Prüfung der technischen Bewertungskriterien, DNSH-Kriterien sowie Mindestschutzanforderungen verbleiben **taxonomiekonforme Investitionsabgaben**, unter den nachfolgenden Wirtschaftsaktivitäten:

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

Betriebsausgaben (Opex-)Kennzahl

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

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

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden (siehe Kapitel „Glossar“). So sind beispielsweise keine Aufwendungen für Versorgungsleistungen, wie Energieaufwendungen in der Definition gemäß EU-Taxonomie-Verordnung enthalten. Die Ermittlung der Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie-Verordnung erfolgt ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing. Der taxonomiefähige Anteil im Geschäftsjahr 2022 resultiert aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude. **Taxonomiekonform** sind davon, analog zu den Umsatzerlösen, die Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System.

Beurteilung der Taxonomiekonformität

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

Im Folgenden wird erläutert, inwiefern die genannten Wirtschaftsaktivitäten die Kriterien für den wesentlichen Beitrag erfüllen.

- Die **Fotovoltaikanlage** zählt zur Wirtschaftsaktivität „4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, da sich die Anlage freistehend an der Startbahn West befindet und in Abgrenzung zu „7.6. Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ nicht mit einem bestehenden Gebäude verbunden ist.
- Das **Passagier-Transport-System** fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Der wesentliche Beitrag wird durch das Kriterium (a) erfüllt, da das Passagier-Transport-System keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursacht. Gleiches gilt auch für Investitionen in das Passagier-Transport-System im Zusammenhang mit dem Ausbau von Terminal 3.
- Unter die Wirtschaftsaktivität „6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen unter (b) **400-Hz-Anlagen** die Flugzeuge mit Bodenstrom versorgen. Da die Bodenstromversorgung und die Versorgung mit vorkonditionierter Luft in der Regel durch zwei verschiedene Anlagen erfolgen, ordnen wir die Anlagen, die der Bodenstromversorgung dienen, wie z.B. 400-Hz-Anlagen, der Wirtschaftsaktivität 6.17 zu.
- Die **Ladestationen** für den Ausbau der Elektromobilität fallen unter die Wirtschaftsaktivität „7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“. Da der wesentliche Beitrag durch die „Installation, Wartung oder Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ definiert ist, ist er auch hier als erfüllt zu sehen.
- Der Austausch und die **Modernisierung der Technikzentralen** (vorwiegend in den bestehenden Terminals 1 und 2 in Frankfurt) fällt unter die Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Der wesentliche Beitrag ist durch die Einzelmaßnahme (b) „Installation, Wartung und Reparatur von Systemen zur Gebäudeautomatisierung und -steuerung, Systemen für Gebäudeenergiemanagement, Beleuchtungssteuerungs- und Energiemanagementsystemen“ erfüllt. Auch die Installation von intelligenten Zählern fällt unter die Wirtschaftsaktivität 7.5 unter (c) sowie die Installation von Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion unter (d).

Für die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten 7.1, 7.2 und 7.7 konnte der wesentliche Beitrag nicht nachgewiesen werden. Dies liegt unter anderem an nicht vorliegender Energieausweise der Klasse A.

Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

Die Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels 2) **Anpassung an den Klimawandel** wird für alle relevanten Wirtschaftsaktivitäten durch eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gemäß Anlage A des Annex I zum Klimaschutz Rechnung getragen. In dieser sind Kriterien und der Umfang einer solchen Analyse definiert. Es wurden zudem verschiedene chronische und akute Klimarisiken festgelegt, die für die Standorte der taxonomiefähigen Aktivitäten bewertet werden müssen.

Zur Beurteilung der Klimarisiken wurden diese zunächst hinsichtlich ihrer Eintrittsmöglichkeit geprüft und bewertet. Für die verbleibenden Risiken greift Fraport auf die „Location Risk Intelligence Plattform“ der Munich Re zurück. In diesem wird ein Standort oder Portfolio hinsichtlich verschiedener Klimagefahren analysiert. Da in diesem Jahr die potenziell taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich bei der Fraport AG identifiziert wurden, beschränkt sich die Analyse auf den Standort Frankfurt. Um die möglichen Auswirkungen des Klimawandels abzubilden, werden die verschiedenen Klimaprojektionsszenarien (RCP-Szenarien) 2.6, 4.5 und 8.5 für die Projektionsjahre 2030, 2050 und 2100 ausgewertet. Diese sind für Wirtschaftsaktivitäten mit einer Lebensdauer von über zehn Jahren notwendig. Da mit den Szenarien 2.6 und 8.5 das „Best und Worst Case“-Szenario abgedeckt wird und die übrigen RCP-Szenarien in dessen Bandbreite liegen, werden sie nicht erneut explizit analysiert. Für jedes identifizierte Risiko wurde auf Basis der zugrunde gelegten Szenarien eine Risikobeurteilung in Form eines Scorings vorgenommen. Der sogenannte „Overall Risk Score“ ist in vier Stufen von niedrig bis extrem unterteilt. Aus dem Report geht hervor, dass das Gesamtklimarisiko für den Standort Frankfurt auf Stufe 2 im „mittleren Bereich“ liegt. Damit wurde für den Standort Frankfurt kein Klimarisiko identifiziert, welches die taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten wesentlich beeinträchtigt.

Die Kriterien zur Ermittlung, ob die Umweltziele 3) **Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen** sowie 6) **Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme** beeinträchtigt werden, sind insbesondere bei Fotovoltaik- sowie 400-Hz-Anlagen relevant. Die Kriterien referenzieren im Wesentlichen auf Umweltverträglichkeitsprüfungen beziehungsweise vergleichbare Prüfungen die bereits als Voraussetzung für die Erlangung von Genehmigungen zum Bau und Betrieb der Anlagen untersucht wurden. Somit waren für die Erfüllung keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Die Kriterien für das Umweltziel 4) **Übergang zur Kreislaufwirtschaft** sind zusätzlich zu den Fotovoltaik- sowie 400-Hz-Anlagen auch im Rahmen des Passagier-Transport-Systems relevant. Zur Einhaltung der Kriterien ist die Fraport AG bereits über die Regelungen der europäischen und deutschen Abfallgesetzgebung verpflichtet, insbesondere den § 6 des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes und damit verbunden der Abfallhierarchie. Ferner ist beim Passagier-Transport-System und den 400-Hz-Anlagen auch das Umweltziel 5) **Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung** relevant. Für das Passagier-Transport-System sind die Kriterien unerheblich, da sich diese ausschließlich auf Straßenfahrzeuge der Klasse M beziehen. Das Passagier-Transport-System fällt nicht unter die Klasse M. Bei den 400-Hz-Anlagen wird Fraport bereits durch die deutsche Gesetzgebung, wie die Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung sowie weitere generelle Arbeitsschutzverordnungen, zur Einhaltung der Kriterien verpflichtet.

Für die Wirtschaftsaktivitäten unter 7.4 und 7.5 sind für die weiteren Umweltziele 3) bis 6) keine DNSH-Kriterien definiert.

Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

Im Rahmen des Mindestschutzes werden verschiedene Anforderungen hinsichtlich der Implementierung von Verfahren gestellt, welche sich unter anderem an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie weiteren Regulierungsinitiativen orientieren. Die Erfüllung des geforderten Mindestschutzes ist dabei eine Voraussetzung, um eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig und damit als taxonomiekonform zu klassifizieren. Zur Umsetzung und Sicherstellung des Mindestschutzes hat Fraport sich am Draft Report on Minimum Safeguards der Platform on Sustainable Finance vom 11. Juli 2022 orientiert. In diesem wurden die Themenfelder Menschenrechte, Korruption & Bestechung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb als Schwerpunkte gesetzt.

Bei der Beurteilung der Erfüllung des Mindestschutzes wurde beurteilt, ob für jedes der genannten Themenfelder angemessene Prozesse implementiert wurden, um negative Auswirkungen zu vermeiden. Weitergehend werden die Ergebnisse der jeweilig getroffenen Maßnahmen laufend untersucht, um festzustellen, ob die getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen effektiv sind.

Für die Maßnahmen, die Fraport in den Themenfeldern Menschenrechte sowie Korruption & Bestechung implementiert hat, wird auf die Ausführungen innerhalb dieser nichtfinanziellen Erklärung unter „Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung“, „Achtung der Menschenrechte“ und „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ verwiesen.

Im Themenfeld „Besteuerung“ unterliegt Fraport den landestypischen Steuergesetzen und -regularien, dessen Umsetzung und Einhaltung durch die Steuerabteilung beziehungsweise Betriebs- und Abschlussprüfungen überwacht und sichergestellt wird. Im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrecht werden regelmäßige Compliance-Risikoanalysen und Mitarbeiterschulungen durchgeführt.

Meldebogen Umsatz

	Code(s) (2)	Absoluter Umsatz (3)	Umsatzanteil (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	
		in Mio €	%	%	%	%	%	%	%	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3.	25,10	0,79	100,00	0	0	0	0	0	0
Umsatz ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Summe (A.1)		25,10	0,79	100,00	0	0	0	0	0	0
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	605,40	18,95							
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
Summe (A.2)		605,40	18,95							
Summe (A.1 + A.2)		630,50	19,74							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		2.563,90	80,26							
Summe (A + B)		3.194,40	100,00							

1) Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

Meldebogen Betriebsausgaben (Opex)

	Code(s) (2)	Absolute Betriebsausgaben (3)	Anteil Betriebsausgaben (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	
		in Mio €	%	%	%	%	%	%	%	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3.	7,10	7,29	100,00	0	0	0	0	0	0
Opex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Summe (A.1)		7,10	7,29	100,00	0	0	0	0	0	0
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	28,40	29,16							
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
Summe (A.2)		28,40	29,16							
Summe (A.1 + A.2)		35,50	36,45							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		61,90	63,55							
Summe (A + B)		97,40	100,00							

1) Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2022 (18)	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2021 (19) ¹⁾	Kategorie (Ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)					
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
	J	J		J	J		J	0,79			
								0,79			
								0,79			
								0,79			

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Opex-Anteil 2022 (18)	Taxonomiekonformer Opex-Anteil 2021 (19) ¹⁾	Kategorie (Ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)					
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
	J	J		J	J		J	7,29			
								7,29			
								7,29			
								7,29			

Meldebogen Investitionsausgaben (Capex)

	Code(s) (2)	Absolute Investitions- ausgaben (3) in Mio €	Anteil Investitions- ausgaben (4) %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz (5) %	Anpassung an den Klimawandel (6) %	Wasser- und Meeresres- ourcen (7) %	Kreislaufwirt- schaft (8) %	Umwelt- verschmut- zung (9) %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10) %	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
4.1. Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	4.1.	0,10	0,01	100,00	0	0	0	0	0	0
6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3.	103,10	8,90	100,00	0	0	0	0	0	0
6.17. CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	6.17.	0,20	0,02	100,00	0	0	0	0	0	0
7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	7.4.	0,37	0,03	100,00	0	0	0	0	0	0
7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	7.5.	39,22	3,38	100,00	0	0	0	0	0	0
Capex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) Summe (A.1)		142,99	12,34	100,00	0	0	0	0	0	0
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
7.1 Neubau	7.1.	623,14	53,78							
7.2 Renovierung bestehender Gebäude	7.2.	41,10	3,55							
7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	7.3.	0,11	0,01							
7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	7.5.	0,36	0,03							
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) Summe (A.2)		664,71	57,37							
Summe (A.1 + A.2)		807,70	69,71							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		351,00	30,29							
Summe (A + B)		1.158,70	100,00							

1) Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Capex-Anteil 2022 (18)	Taxonomiekonformer Capex-Anteil 2021 (19) ¹⁾	Kategorie (Ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)					
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
	J	J		J		J	J	0,01			
	J	J		J	J		J	8,90			
	J	J	J	J	J	J	J	0,02		E	
	J	J					J	0,03		E	
	J	J					J	3,38		E	
								12,34			
								12,34			
								12,34			