

# Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht

## Darstellung des Geschäftsmodells

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

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Flughafen Frankfurt als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit mehr als 9.800 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 21.900 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 30 Flughäfen aktiv. Nähere Informationen zum Geschäftsmodell, zur Wettbewerbsposition sowie zur Struktur sind im Konzern-Lagebericht im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 54 sowie im Lagebericht der Fraport AG im Kapitel „Grundlagen der Fraport AG“ ab Seite 4 zu finden.

## Über diesen Bericht

In diesem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht gemäß §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB werden die Aktivitäten des Fraport-Konzerns (Fraport AG und alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: „Fraport“) sowie der Fraport-Muttergesellschaft (nachfolgend: „Fraport AG“) beschrieben. Es ist kenntlich gemacht, ob sich die Erläuterungen auf den Fraport-Konzern oder auf die Fraport AG beziehen.

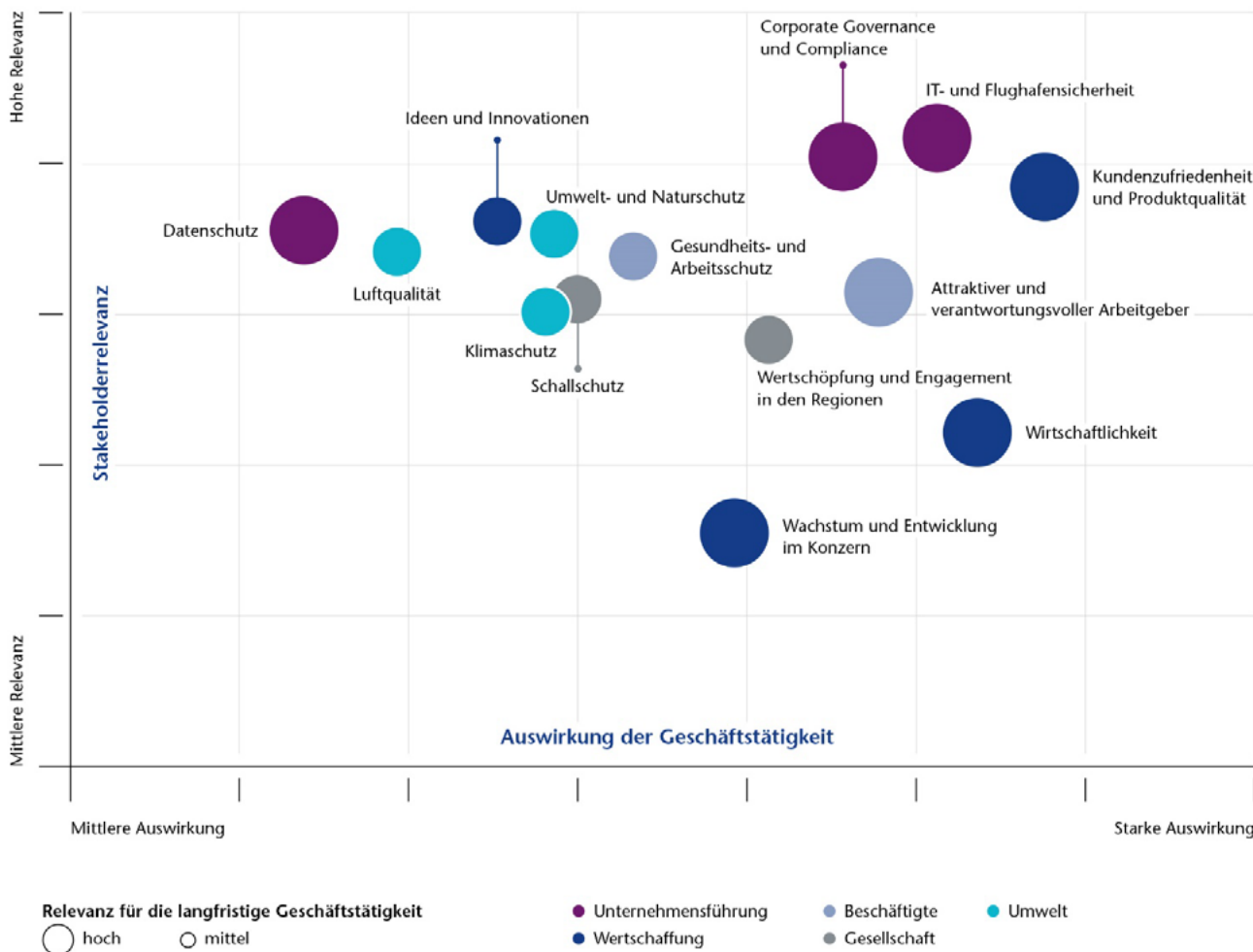
## Ableitung der Wesentlichkeit

Im Geschäftsjahr 2018 hat Fraport die Umsetzung der – auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds – weiterentwickelten Konzern-Strategie fortgesetzt. Das Leitbild beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“. Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet die Grundlage der Konzern-Strategie.

Der Vorstand hat – abgeleitet von diesen Unternehmenszielen – sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert. Diese sind: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO<sub>2</sub>-Emission. Diese Leistungsindikatoren sind ebenfalls im Konzern-Lagebericht in den Kapiteln „Steuerung“, „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 67 sowie in den gleichnamigen Kapiteln des Lageberichts der Fraport AG ab Seite 10 nachzulesen.

Die Wesentlichkeitsmatrix nach den Vorgaben des von Fraport genutzten Rahmenwerks der Global Reporting Initiative ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. 2018 hat die Fraport AG in einem strukturierten Prozess die Auswahl der Themen geprüft. Das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) bestätigten in einer Onlinebefragung die Relevanz der vorhandenen Themen. Zusätzlich wurden die Themenfelder „Corporate Governance und Compliance“, „Datenschutz“, „IT- und Flughafensicherheit“ sowie „Luftqualität“ aufgenommen. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung vorzunehmen. Anschließend wurde die neue Matrix vom Vorstand bestätigt. Die folgende Grafik zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, die Relevanz für die Stakeholder sowie die Relevanz für die Geschäftstätigkeit von Fraport.

Wesentlichkeitsmatrix



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

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

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

Die finanziellen Belange sind nicht Bestandteil dieses Berichts, jedoch dem Konzern-Lagebericht im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 83 sowie dem gleichnamigen Kapitel des Lageberichts der Fraport AG ab Seite 24 zu entnehmen. Das betrifft die Themen „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, „Ideen und Innovationen“ sowie „Wertschöpfung“.

## Verwendung von Rahmenwerken

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht orientiert sich an den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) Standards. Die Wesentlichkeitsanalyse sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Achtung der Menschenrechte“, „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Umwelt-“ und „Sozialbelange“ wurden unter Bezugnahme auf die Vorgaben der GRI erstellt. Der GRI-Bericht des Fraport-Konzerns zum Geschäftsjahr 2018 ist unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) ab 8. Mai 2019 verfügbar. Verweise auf Angaben außerhalb des Konzern-Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieses zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts.

## Identifikation von Risiken

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

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

Für das Geschäftsjahr 2018 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten, über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ des Konzerns auf Seite 113 sowie der Fraport AG auf Seite 42 aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus, keine weiteren berichtspflichtigen Risiken, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Kapitalgesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind.

## Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

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

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































Gute Präventionskultur bedeutet, dass neben dem Gesundheitsmanagement auch der Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Unfallvermeidung hat nicht nur das Ziel der persönlichen Unversehrtheit, sondern ist auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten von großer Bedeutung, beispielweise wenn Arbeitsmittel, Fahrzeuge oder Einrichtungen beschädigt werden oder Beschäftigte unfallbedingt ausfallen. Die Stärkung der Eigenverantwortung aller Mitarbeiter sowie im Besonderen der Führungskräfte hat oberste Priorität. Umfangreiche Maßnahmen zur Gewährleistung hoher Arbeitssicherheitsstandards sind unter anderem beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich erforderlich.

Für Mitarbeiter mit fahrerischen Tätigkeiten werden Fahrsicherheitstrainings angeboten. Für Führungskräfte gibt es spezielle Arbeitsschutzseminare beispielsweise zur „Übertragung von Unternehmerpflichten“. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Im Projekt „Achtsam durch '18“ im Jahr 2018 wurde der Schwerpunkt auf eine Reduzierung der unfallbedingten Ausfalltage und der Kosten für Beschädigungen an Fahrzeugen und Geräten gesetzt. Als weitere Maßnahme steht im Anschluss an dieses Projekt unter anderem im Jahr 2019 das Projekt „Zero“ für einen Teil der Bodenverkehrsdiensten auf der Agenda. In dem Bereich, der für die Be- und Entladung der Flugzeuge sowie den innerbetrieblichen Transport verantwortlich ist, soll der verhaltensbedingte Arbeitsschutz gestärkt werden.

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

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

### Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2018
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	Gleich oder besser als 3,0	2019	Konzern	2,76 <sup>1)</sup>
			Besser als Vorjahreswert	2019	Fraport AG	2,86
	Wir wollen die Anzahl von Frauen in Führungspositionen in Deutschland steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands)	30 %	2021	Konzern	26% <sup>2)</sup>
Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote	≤7,2%	2025	Konzern	7,4 % <sup>3)</sup>
			≤7,2%	2025	Fraport AG	7,4 %

<sup>1)</sup> Beinhaltet die Fraport AG, elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Fraport Slovenija.

<sup>2)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

<sup>3)</sup> Wert ohne die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

## Sozialbelange

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt mit fast 81.000 direkt Beschäftigten (Stand 31. Dezember 2015) die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Die Erhebung gewährt einen Einblick, welchen Branchen die Arbeitsplätze am Standort angehören. Demnach arbeiten zwei Drittel der erfassten Beschäftigten bei einer Luftverkehrsgesellschaft, operativ im Flughafenbetrieb oder im Speditions- und Transportgewerbe. Weitere Branchen sind Behörden und Institutionen, Catering, Sicherheitsdienste, Personaldienstleistungen, Beratungen und Consulting, Hotels und Gaststätten, Frachthandling, Reinigungsbetriebe sowie der Einzelhandel. Wachstumspotenzial besteht vor allem bei Unternehmen, die Sicherheitsdienstleistungen anbieten, und bei Behörden. Davon profitieren auch die Menschen, die in der Metropolregion rund um den Flughafen wohnen. Sie haben nicht nur den Vorteil einer kurzen Anreise zum Flughafen, viele von ihnen arbeiten auch in einem Unternehmen, das von der Nähe zum Flughafen profitiert.

## Schallschutz

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, bedeuten eine Belastung für viele Anwohner. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen Regelungen zum Lärmschutz sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert. Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge. Dies geht einher mit der Lärmbelastung der Flughafenanwohner. Deshalb wird im Folgenden der lokale Managementansatz beschrieben.

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

Kernaufgabe des Forums Flughafen und Region (FFR), das der Hessischen Staatskanzlei zugeordnet ist, ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft sowie die Erörterung der Auswirkungen des Luftverkehrs mit besonderem Bezug auf den Flughafen Frankfurt und die Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen berät, die dazu beitragen können, den Fluglärm und die Betroffenheit im Flughafenumfeld zu reduzieren.

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

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

Bei den Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ist grundsätzlich zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu differenzieren. Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren reduziert. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), mit der ein steilerer Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen ermöglicht wird. Bisher konnte das GBAS aber nicht für Parallelanflüge genutzt werden und die Flugzeuge mussten mit einem zeitlichen Abstand versetzt auf die beiden Bahnen anfliegen. Seit Dezember 2018 sind Parallellflüge nun möglich. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden einzelne Start und Landebahnen wechselweise nicht genutzt, wodurch die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert wird. Darüber hinaus incentiviert die aktuelle Struktur der lärmabhängigen Entgelte als Teil der Flughafenentgelte den Einsatz von lärmarmem Fluggerät.

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

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

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

Im Februar 2012 hat die Landesregierung mit der Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ den betroffenen Anwohnern im Flughafenumfeld weitere, über den bisherigen Umfang hinausgehende Leistungen, zugesagt. Dafür wurde im selben Jahr ein Regionalfonds mit 265-270 Mio € eingerichtet. Die Mittel werden im Wesentlichen vom Land Hessen und von der Fraport AG gestellt und können sowohl für private Haushalte als auch für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen, zum Beispiel Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser, genutzt werden. Durch den Regionalfonds können rund 17.300 Haushalte in der Flughafenregion zusätzliche Unterstützung für passiven Schallschutz erhalten. Die Antragsfrist für Mittel aus dem Fonds ist am 31. Dezember 2017 abgelaufen. An dessen Stelle tritt seit 1. Januar 2018 das Regionallastenausgleichsgesetz, mit dem das Land Hessen für besonders stark von Fluglärm belastete Kommunen bis zum Jahr 2021 weitere 22,6 Mio € bereitstellt.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 47,9 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

### Wirbelschleppenvorsorge

In der direkten Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt sind in der Vergangenheit wiederholt Schäden an Dächern aufgetreten, bei denen Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen als Ursache nicht ausgeschlossen werden konnten. Daraufhin hat das HMWEVW am 10. Mai 2013 und am 26. Mai 2014 Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen.

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

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

Im Bereich der Wirbelschleppenvorsorge bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 29,6 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

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

### Engagement in den Regionen

Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge und gleichzeitig der Sitz der Unternehmenszentrale. Gesellschaftliche Verantwortung ist für Fraport ein seit Jahren gepflegter Unternehmensgrundsatz. Daher unterstützt die Fraport AG besonders in der Region Rhein-Main seit Langem zahlreiche Vereine und Institutionen.

Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Alle Aktivitäten sind in einer eigenen Abteilung gebündelt. Organisatorisch ist der verantwortliche Zentralbereich dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für die Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst, zuletzt, als die Landebahn Nordwest in Betrieb genommen wurde. Mit der Erweiterung wurde weiteren Städten und Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, an den Förderaktivitäten des Unternehmens teilzuhaben.

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

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

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport unter anderem für das Rheingau Musik Festival. Zudem gibt es langfristige Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung. Insgesamt hat Fraport im Jahr 2018 über 1.500 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen durch Spenden und Sponsoringmaßnahmen in Höhe von insgesamt rund 6,0 Mio € unterstützt.

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

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

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

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

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

Auch an einzelnen Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Die Unternehmen und deren Wertschöpfung sowie auch der Konsum der Mitarbeiter tragen direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen bei (siehe auch Konzern-Lagebericht Kapitel „Gesellschaft“ ab Seite 107).

## **Umweltbelange**

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen und erwartet das auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern.

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

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des jeweiligen Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. Darüber hinaus unterstützen sie die operativ Verantwortlichen und das Management hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer jeweiligen Aufgaben und der Verbesserung der Umwelleistung. Die Funktionsfähigkeit und Wirkung der Umweltmanagementsysteme wird durch externe Zertifizierer (ISO 14001) beziehungsweise Umweltgutachter (EMAS) laufend überprüft und testiert. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Eine Auseinandersetzung mit Umweltbelangen wird beim größten Bauprojekt am Flughafen Frankfurt von den Kreditgebern explizit verlangt. Die Europäische Investitionsbank fordert für die Finanzierung des Terminals 3 alle zwei Jahre einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Beschreibung aller wesentlichen umweltrelevanten Aspekte enthält. Dies dient der Reduzierung von Umweltrisiken und gehört zu den Grundsätzen zur Transparenz, die die Erhöhung der Verlässlichkeit der EIB-Gruppe gegenüber ihren Anteilseignern und den Bürgern der Europäischen Union allgemein zum Ziel haben.

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

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

In den Umweltmanagementsystemen werden alle Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emission, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall abgedeckt. Als Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse nach GRI wurden die Themen Klimaschutz, Umwelt- und Naturschutz sowie Luftqualität als wesentlich bestimmt.

## Klimaschutz

Die Managementaktivitäten von Fraport betreffen überwiegend die Emission in ihrer direkten Verantwortung, aber auch solche, an deren Entstehung sie nur mittelbar beteiligt ist und die sie nur indirekt beeinflussen kann. Angelehnt an den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, will die Fraport AG die CO<sub>2</sub>-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport AG rund 188.631 Tonnen CO<sub>2</sub> und damit 0,8 % weniger als im Vorjahr. Die Emissionsminderung aus den Energieeinsparungen aus den laufenden Programmen zur Verbesserung der Energieeffizienz wurde durch den erhöhten Energiebedarf aufgrund des außergewöhnlich langen und heißen Sommers sowie durch das starke Passagierwachstum am Frankfurter Flughafen nahezu kompensiert. Für den Konzern insgesamt (einschließlich Frankfurt) hat der Vorstand als Klimaschutzziel die Reduktion auf 125.000 Tonnen CO<sub>2</sub> bis 2030 beschlossen. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das derzeit gesetzte Konzern-Ziel entspricht einer Minderung von rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015. 2018 betrug die Konzern-Emission 244.029 Tonnen CO<sub>2</sub> (im Vorjahr: 209.668 Tonnen CO<sub>2</sub>). Die Emissionserhöhung ist auf den erstmaligen Einbezug von Fraport Greece sowie der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zurückzuführen. Der Emissionsbeitrag dieser Flughäfen betrug 36.445 Tonnen CO<sub>2</sub>. Ohne diese Flughäfen hätte sich die Emission um 1,0 % verringert.

Ein Weg zum erfolgreichen CO<sub>2</sub>-Management besteht in der Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI (Airports Council International), bei deren Entwicklung Fraport einen wesentlichen Beitrag leistete. Sie hat sich seit 2010 zum weltweiten Standard für CO<sub>2</sub>-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert die Nachweise sowohl eines CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels, eines CO<sub>2</sub>-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft werden. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Die Flughäfen Lima, Varna und Burgas nehmen ebenso wie die Flughäfen von Fraport Greece und die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zurzeit nicht teil. Dennoch sind sie dazu verpflichtet ihre CO<sub>2</sub>-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

Zur Darstellung, Analyse und Steuerung des Energieverbrauchs der Fraport AG am Standort Frankfurt setzt Fraport seit 2013 mit dem CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zu jeder Zeit qualifizierte Aussagen zur aktuellen CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport AG zu treffen, und eventuelle Fehlentwicklungen bezüglich der strategischen

CO<sub>2</sub>-Ziele für die Fraport AG frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dienen die nach Gebäuden, Anlagen oder Equipment differenziert erfassten monatlichen Energieverbräuche des Unternehmens. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Seit 2014 werden in einem eigenen Gremium, dem sogenannten Energiezirkel, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat und das an den Gesamtvorstand berichtet, alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt vorbereitet. Diese betreffen hauptsächlich die Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, Anlagen und Prozesse. Für den Fuhrpark und für die Geräte der Flugzeugabfertigung prüfen die Fachabteilungen die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebsformen, insbesondere von Elektrofahrzeugen, als Ersatz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

Seit 2006 beteiligt sich die Fraport AG am Carbon Disclosure Project (CDP), das CO<sub>2</sub>-Emissionen, Klimarisiken, Reduktionsziele und -strategien von Unternehmen analysiert. Das CDP verwaltet die weltweit größte Datenbank zu diesem Thema, die von Investoren, aber auch politischen Entscheidungsträgern genutzt wird. Ein Scoring bewertet die Transparenz und die Aktivitäten der Unternehmen. 2018 hat die Fraport AG das Level C („Awareness“) erreicht. Dies bescheinigt eine transparente Berichterstattung und das Bewusstsein des Unternehmens über seinen Einfluss auf den Klimawandel.

## Umwelt- und Naturschutz

Als Verkehrsknotenpunkte sind Flughäfen Orte intensiver Ressourcennutzung. Ziel ist es, sämtliche umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten. Dieses dient dazu, die Prozesse und Aktivitäten des Konzerns möglichst umweltschonend auszuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 86,7 % der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit einem solchen System ausgestattet.

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

An den internationalen Konzern-Flughäfen wird das Wildlife Hazard Management entsprechend den internationalen Regelungen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender nationaler und lokaler Vorgaben umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechende eigene Monitoringsysteme implementiert.

In Frankfurt erweitert die Fraport AG die Grünflächen, wo es möglich ist. So wird beispielsweise bei den Neubauten in der CargoCity Süd vermehrt mit ökologischer Dachbegrünung geplant. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens werden als gesetzliche Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau rund 2.300 Hektar Flächen durch die Fraport AG naturschutzfachlich aufgewertet. Es werden hochwertige Lebensbereiche, wie Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt. Der Ausgleich für den Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten. Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 bestanden für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 26,5 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

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

## Luftqualität

Fraport beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Frage der Luftqualität am Standort Frankfurt, auch mit der Einschätzung des Flughafenanteils an der lokalen Stickoxidkonzentration. Die aktuelle Diskussion um Dieselschadstoffe hat das Thema erneut in den Fokus gerückt. Es besteht keine Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffen (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt.

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

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

Am Standort Frankfurt mit dem größten Verkehrsanteil werden Luftschadstoffe von Fraport seit 2002 kontinuierlich an zwei bis zeitweise fünf Luftmessstellen überwacht. Die Resultate werden regelmäßig im „Lufthygienischen Jahresbericht“ auf der Homepage veröffentlicht. Im Jahr 2005 wurde auch der Bereich nahe der Landebahn Nordwest in das Netz der Luftmessstellen aufgenommen. Dabei wurden im Genehmigungsverfahren die größten lufthygienischen Auswirkungen des Flughafens im siedlungsnahen Umfeld prognostiziert. Die Messergebnisse belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark vom Wetter abhängig.

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

Organisatorisch zuständig ist die Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des strategischen Geschäftsbereichs Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden in der Abteilung Umweltmanagement erhoben und überwacht. Die Abteilung ist im Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit angesiedelt. Der Vorstand wird über ein jährliches Reporting eingebunden.

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



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

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

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

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

#### Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2018 <sup>1)</sup>
Klimaschutz	Wir wollen die CO <sub>2</sub> -Emission verringern.	CO <sub>2</sub> -Emission (Summe Scope 1 und 2)	125.000 t CO <sub>2</sub>	2030	Konzern	244.029 t CO <sub>2</sub> <sup>2)</sup>
			80.000 t CO <sub>2</sub>	2030	Fraport AG	188.631 t CO <sub>2</sub>

<sup>1)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

<sup>2)</sup> Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

## **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung**

### **An die Fraport AG, Frankfurt am Main**

Wir haben den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB der Fraport AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

### **Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers**

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben in dem nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrags ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im nichtfinanziellen Bericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- > Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- > Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im nichtfinanziellen Bericht
- > Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in dem nichtfinanziellen Bericht
- > Analytische Beurteilung von Angaben im nichtfinanziellen Bericht
- > Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahres- und Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- > Beurteilung der Darstellung der Angaben

### Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

### Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Frankfurt, den 26. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer



Nicolette Behncke  
Wirtschaftsprüfer