

Konzern-Nachhaltigkeitserklärung

Allgemeine Informationen

Angaben zu ESRS 2 Allgemeine Angaben

Die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung von Fraport informiert über die Governance und Leistung des Unternehmens in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsthemen, einschließlich Leistungsindikatoren (Nachhaltigkeitskennzahlen). Der allgemeine Informationsteil beinhaltet wesentliche identifizierte Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen sowie die Prinzipien von Fraport für die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung, die die Grundlage für deren Erstellung bilden.

Angabepflicht BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitserklärung ist Bestandteil des Lageberichts 2025 und wird gemäß den §§ 289b bis 289e sowie §§ 315b und 315c HGB erstellt. Sie erfüllt die gesetzlichen Informationsanforderungen sowohl für den Fraport-Konzern als auch für die Fraport AG als Mutterunternehmen. Grundsätzlich werden die Angaben des Fraport-Konzerns für die Berichterstattung der Fraport AG mitverwendet; falls Abweichungen bestehen, wird hierauf gesondert hingewiesen.

Für den Fraport-Konzern erfolgt die Berichterstattung unter vollständiger Anwendung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk. Für die Fraport AG werden hingegen die Mindestanforderungen des HGB berücksichtigt. Die Inhalte der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurden entsprechend in die Struktur des Berichts integriert.

Aspekte in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung	Themen in ESRS
Umweltbelange	ESRS E1 Klimawandel ESRS E2 Umweltverschmutzung
Arbeitnehmerbelange	ESRS S1 Eigene Belegschaft
Sozialbelange	ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften
Achtung der Menschenrechte	ESRS S1 Eigene Belegschaft ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	ESRS G1 Unternehmensführung

Die Inhalte der Berichterstattung basieren auf einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA), die in Übereinstimmung mit den ESRS-Anforderungen durchgeführt wurde. Ergebnis der Analyse ist, dass fünf von zehn ESRS-Themenstandards für Fraport im Geschäftsjahr 2025 wesentlich sind. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das Vorhandensein und den Umfang der ESRS-Angabepflichten.

Angabepflicht IRO-2 – ESRS-Index

Angabepflicht	Beschreibung	Seite
ESRS 2-BP1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	79
ESRS 2-BP2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	81
ESRS 2-GOV 1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	84
ESRS 2-GOV 2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	86
ESRS 2-GOV 3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsystemen	86
ESRS 2-GOV 4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	88
ESRS 2-GOV 5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	89
ESRS 2-SBM 1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	91
ESRS 2-SBM 2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	96
ESRS 2-SBM 3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	97
ESRS 2-IRO 1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	102
ESRS 2-IRO 2	ESRS-Index	80
ESRS E1 i.V.m. ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsystemen	118
ESRS E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	118
ESRS E1 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	121
ESRS E1 i.V.m. ESRS 2 IRO 1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	123
ESRS E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	125
ESRS E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	125
ESRS E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	127
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	129
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	130
ESRS E2 i.V.m. ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	132
ESRS E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	133
ESRS E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	134
ESRS E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	135
ESRS S1 i.V.m. ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	136
ESRS S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	138
ESRS S1-2	Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	140
ESRS S1-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können	140
ESRS S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	141
ESRS S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	143
ESRS S1-6	Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	144
ESRS S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	144
ESRS S1-9	Diversitätsparameter	145
ESRS S1-12	Menschen mit Behinderungen	145
ESRS S1-13	Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung	146
ESRS S1-14	Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	146
ESRS S1-16	Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	146
ESRS S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	147
ESRS S3 i.V.m. ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	147
ESRS S3 i.V.m. ESRS 2 SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	148
ESRS S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	149
ESRS S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	151
ESRS S3-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	151
ESRS S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	152
ESRS S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	154
ESRS G1 i.V.m. ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	155
ESRS G1 i.V.m. ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	158
ESRS G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	158
ESRS G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	159
ESRS G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	161

Die vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wurde auf konsolidierter Basis erstellt und bezieht alle konsolidierten Unternehmen des Fraport-Konzerns entsprechend dem Umfang des Konzern-Abschlusses ein. Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die quantitativen Angaben sowie die dargelegten Konzepte und Herangehensweisen auf die konsolidierte Basis.

Die einbezogenen Unternehmen (Mutter- und Tochtergesellschaften) entsprechen denen, die im Konzern-Abschluss im Konsolidierungskreis enthalten sind. Sie werden gemäß dem Prinzip der finanziellen Kontrolle (financial control) einbezogen. Für Zwecke der Treibhausgasemissionsbilanzierung (THG-Bilanzierung) wurde darüber hinaus geprüft, ob bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen im Fraport-Konzern, die nach der at-Equity-Methode einbezogen werden, das Prinzip der operativen Kontrolle (operational control) zutreffend ist. Zur Bestimmung der operativen Kontrolle wurde eine zweistufige Analyse durchgeführt. Sie hat ergeben, dass für das Berichtsjahr 2025 Fraport nicht über die operative Kontrolle bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen verfügt. Nichtfinanzielle Daten dieser Unternehmen sind daher ausschließlich im Rahmen der Scope-3-Bilanzierung berücksichtigt. Zudem wurde die at-Equity einbezogene Gesellschaft in Antalya aufgrund ihrer Zugehörigkeit zum Risikomanagement-Betrachtungsbereich auch bei der Klimarisikoanalyse berücksichtigt.

Bei den Nachhaltigkeitsaktivitäten und der Beurteilung der Nachhaltigkeitsauswirkungen befasst sich Fraport mit dem eigenen Geschäftsbetrieb an den jeweiligen Standorten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die erste Stufe der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette (Tier 1) wurde in den Prozess zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen einbezogen.

Fraport bezieht Produkte und Dienstleistungen von zahlreichen Lieferanten. In der vorgelagerten Lieferkette kommt das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zur Anwendung. Fraport zielt in diesem Kontext ebenfalls auf die erste Stufe der Lieferkette ab, beziehungsweise bezieht diese ein.

In der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung verzichtet Fraport darauf, auf Informationen einzugehen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder Innovationsergebnisse beziehen. Ebenso werden Informationen zu bevorstehenden Entwicklungen oder Angelegenheiten, die sich noch in Verhandlungsphasen befinden, ausgelassen.

Angabepflicht BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025.

In die Konzern-Nachhaltigkeitserklärung fließen Schätzungen von Daten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein. Die Analyse der Wertschöpfungskette beruht überwiegend auf der Einschätzung von Experten aus dem Fraport-Konzern und unterliegt entsprechend einem gewissen Maß an Unsicherheit. Die Daten werden intern von den jeweiligen qualitätssichernden Instanzen validiert; eine weitere externe Validierung erfolgt nicht. Es liegen derzeit weder neue regulatorische Anforderungen noch wesentliche wissenschaftliche Erkenntnisse vor, die eine Anpassung der Datenqualität erforderlich machen. Im Berichtszeitraum wurden darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit der Datenaufbereitung ergriffen.

Im Folgenden werden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Schätzungen erläutert. Sofern im Folgejahr valide Daten vorlagen, wurden die entsprechenden geschätzten Vorjahreswerte überprüft und – soweit erforderlich – angepasst, um eine höhere Genauigkeit und Vergleichbarkeit sicherzustellen. Etwaige Anpassungen sowie deren Auswirkungen werden, sofern zutreffend, in den jeweils themenspezifischen ESRS-Angaben erläutert.

Bezugsmix der Energie

Die Aufschlüsselung des Energieverbrauchs auf einzelne Erzeugungsarten beruht auf Stromkennzeichen beziehungsweise Informationen zur Zusammensetzung, die technisch bedingt nicht für das aktuelle Berichtsjahr zur Verfügung stehen können. Wenn darüber hinaus in Einzelfällen geforderte marktbezogene Daten nicht zur Verfügung standen, wurden die nächstbesten standortbezogenen Daten herangezogen. Die daraus resultierenden Unsicherheiten sind bei der Interpretation der gemeldeten Energieverbräuche zu berücksichtigen und können in geringem Umfang die Aussagekraft der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung beeinflussen, insbesondere hinsichtlich der Vergleichbarkeit mit anderen Zeiträumen.

THG-Emissionen

Alle ausgewiesenen THG-Emissionen beruhen auf Aktivitätsdaten wie zum Beispiel Energieverbräuchen oder Transportleistungen sowie auf aktivitätsspezifischen Emissionsfaktoren. Sofern Fraport keine lokalen oder spezifischeren Faktoren vorlagen, wurden die aktuellen Emissionsfaktoren des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) angewendet. Da diese grundsätzlich für die britische Wirtschaft aufbereitet werden, führt die Anwendung auf Aktivitäten in anderen Ländern zu Unsicherheiten. Diese gehen über die grundsätzlichen Unsicherheiten der Emissionsfaktoren zugrundeliegenden Lebenszyklusanalysen hinaus. Für die Berechnung der Emissionen aus Stromnutzung wurde der länderspezifische Strommix gemäß den Veröffentlichungen der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Da im Rahmen der Datenerhebung nicht immer auf die jeweils aktuellsten Veröffentlichungen der IEA zurückgegriffen werden kann, besteht die Möglichkeit, dass die verwendeten Emissionsfaktoren nicht die neuesten Entwicklungen im Strommix abbilden. Aufgrund der in der Vergangenheit beobachteten kontinuierlichen Entwicklung der Emissionsfaktoren und der, in der Regel, geringen durchschnittlichen jährlichen prozentualen Veränderung im niedrigen einstelligen Prozentbereich ist der Einfluss dieser zeitlichen Verzögerung auf die Gesamtaussage der berechneten Emissionswerte als gering einzuschätzen. Eventuelle Unsicherheiten, die sich daraus ergeben, sind zusätzlich zu den allgemeinen Unsicherheiten in der Bewertung der Emissionswerte zu beachten. Heizöl- und Gasverbräuche wurden anhand der Emissionsfaktoren des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) berechnet. Bei der Bewertung der Treibhauspotenziale der eingesetzten Gase wurden die Global Warming Potentials (GWP) entsprechend den Vorgaben des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) berücksichtigt. Die Unsicherheiten, die durch die Übertragung der DEFRA-Emissionsfaktoren auf deutsche beziehungsweise internationale Verhältnisse entstehen, werden von Fraport als gering bewertet, da sie im Vergleich zu den grundsätzlichen Unsicherheiten in Emissionsfaktoren und Lebenszyklusanalysen nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die Unsicherheiten sind bei der Interpretation der gemeldeten Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen und können geringe Auswirkungen auf die Gesamtaussage der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung haben.

Die Prognosen zu künftigen Treibhausgasemissionen ohne Reduktionsmaßnahmen basieren auf denselben Annahmen zum Verkehrswachstum wie die Prognosen zur Geschäftsentwicklung im finanziellen Lagebericht. Entsprechend unterliegen sie vergleichbaren Schätzungen und Unsicherheiten. In der kurzfristigen Prognose sind diese Unsicherheiten gering und erreichen bis zur langfristigen Zielprognose im Jahr 2045 ein hohes Niveau.

THG-Emissionen Scope 3

- **Kategorien 1 und 2:** Fraport berechnet seine beschaffungsbezogenen THG-Emissionen aus der Herstellung gelieferter Produkte und der Erbringung von Dienstleistungen der vorgelagerten Wertschöpfungskette nach dem sogenannten Spend-based Approach. Die Berechnung erfolgt auf Basis eines anerkannten, wertschöpfungs- und sektorbasierten multiregionalen Input-Output-Modell. Hierbei werden die getätigten Ausgaben länderspezifisch 65 Wirtschaftssektoren zugeordnet und mit durchschnittlichen Emissionsfaktoren verknüpft, die die globalen Lieferkettenverflechtungen der jeweiligen Sektoren berücksichtigen. Unsicherheiten ergeben sich aus der Clusterung der Gesamtwirtschaft in 65 Sektoren mit unterschiedlichen durchschnittlichen Emissionsfaktoren als der bestmöglichen, dennoch keiner exakten Zuordnung der Produkte und Dienstleistungen zu diesen Sektoren. Die Unsicherheit für die Aussagekraft der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wird als „mittel“ für den absoluten Wert und als „gering“ für die Bewertung des zeitlichen Verlaufs eingeschätzt.
- **Kategorie 3:** Die Aktivitätsdaten entsprechen den Energiedaten für Scope 1 und 2. Die verwendeten Emissionsfaktoren je Energieträger stammen von DEFRA. Fraport beurteilt die Unsicherheit als „gering“. Die geringen Unsicherheiten haben nur einen sehr begrenzten Einfluss auf die gemeldeten Emissionswerte und somit auf die Gesamtaussage der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung.
- **Aktivitätsdaten Kategorie 7 und landseitige Verkehre in Kategorie 11:** Das An-/Abreiseaufkommen zu den Konzern-Standorten beruht auf Befragungen sowohl der Beschäftigten als auch der Reisenden. Insbesondere bei den Beschäftigten lagen nicht für alle Standorte aktuelle Befragungsergebnisse vor. Bei fehlenden Ergebnissen wurde der Modalträgermix anhand des nächstbesten Referenzstandortes extrapoliert. Für den Modalträgermix zum An- und Ablauf von Luftfracht beruhen die Annahmen auf der Einschätzung der internen Experten. Die verwendeten streckenbasierten Emissionsfaktoren je Modalträger stammen von DEFRA. Fraport beurteilt die Unsicherheit als „mittel“. Die daraus resultierenden Unsicherheiten können die Genauigkeit der Emissionsberechnung für diese Kategorien beeinflussen und somit die Aussagekraft der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung insbesondere im Hinblick auf die Vergleichbarkeit zwischen Berichtsjahren beeinträchtigen.
- **Aktivitätsdaten Luftverkehr in Kategorie 11:** Berechnungen der Treibstoffverbräuche gemäß dem Halbstreckenverfahren beruhen auf den Entfernungen zwischen den Destinationen und unseren Standorten sowie flugzeugtyp- und streckenspezifischen Verbrauchsinformationen von EUROCONTROL. Der Emissionsfaktor für den Treibstoff stammt von DEFRA. Die Unsicherheit wird als „mittel“ für den absoluten Wert und als „gering“ für die Bewertung des zeitlichen Verlaufs bewertet. Diese Unsicherheiten können sich auf die Zuverlässigkeit der ausgewiesenen Emissionswerte auswirken und sind bei der Interpretation der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung, insbesondere bei Trendanalysen und Standortvergleichen, zu berücksichtigen.
- **Minderheitsbeteiligungen in Kategorie 15:** Minderheitsbeteiligungen ohne Flugbetrieb werden auf Basis ihres Umsatzes anhand des zu Scope 3, Kategorien 1 und 2, beschriebenen Modells bewertet. Für Minderheitsbeteiligungen mit Flugbetrieb wird grundsätzlich auf die lokale THG-Emissionsbilanz zurückgegriffen. Sofern zur Veröffentlichung noch keine THG-Emissionen nach Scope 1 und 2 für das Berichtsjahr vorlagen, wurden die Daten auf Basis der Vorjahres-THG-Emissionen und des Verkehrsaufkommens des Berichtsjahres extrapoliert. Der Flughafen Delhi erhebt seine THG-Emissionen für einen Berichtszeitraum von April bis März. Im März 2025 hat die Fraport AG ihren Anteil an der Delhi International Airport Private Limited (DIAL) veräußert. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die durch DIAL verursachten Emissionen gemäß dem Equity-Anteil in die Berichterstattung nach Kategorie 15 einbezogen. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum Verkaufszeitpunkt im März 2025 wurden im Scope 3 Emissionen in Höhe von rund 368.000 t CO₂e erfasst, was einem Anteil von 1,65 % an den gesamten, in Kategorie 15 berichteten, Emissionen entsprach. Für die THG-Emissionen des Scope 3 wurde bei einem Abweichen von der Berechnung vom Halbstreckenverfahren anhand von Fraport-Beteiligungen mit vergleichbarem Geschäftsmodell und des lokalen Verkehrsaufkommens extrapoliert, um eine Vergleichbarkeit der Kategorie mit den übrigen Kategorien sicherzustellen. Fraport beurteilt die Unsicherheit der THG-Emissionen in Kategorie 15 insgesamt als „mittel“. Die beschriebenen Unsicherheiten können zu Abweichungen in der Emissionsberichterstattung führen und damit die Vergleichbarkeit der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung mit anderen Unternehmen oder Zeiträumen beeinträchtigen.

Schätzungen im Zusammenhang mit der Berechnung der Verdienstunterschiede

Bei der Berechnung der Bruttostundenverdienste für Männer und Frauen im Konzern wurde bei außertariflich Beschäftigten, Auslandsentsandten und Vorstandsmitgliedern ein Arbeitspensum von 39,3 Stunden pro Woche angenommen. Dies entspricht der durchschnittlichen Arbeitszeit der tariflich angestellten Beschäftigten. Weitere Schätzunsicherheiten sind mit der Einbeziehung von Sonderzahlungen verbunden. Die getroffenen Annahmen können in Einzelfällen die Vergleichbarkeit der Verdienstangaben mit anderen Unternehmen oder über verschiedene Berichtszeiträume hinweg beeinflussen.

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

In der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung wurden Angaben gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 und nach dem FÜPoG II (zum Anteil von Frauen in Führungspositionen) gemacht. Darüber hinaus wurden keine weiteren über die nach den ESRS geforderten Informationen auf Grundlage anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung aufgenommen.

Angabepflicht GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (TwoTier Board).

Der Vorstand leitet das strategische und operative Geschäft am Flughafen Frankfurt als auch die strategische Ausrichtung der nationalen und internationalen Beteiligungen, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen. Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie inklusive Nachhaltigkeitsthemen sowie über mögliche Risiken.

Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert. Im Berichtsjahr 2025 bestand der Vorstand der Fraport AG aus den fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Sowohl für die Vertreter der Anteilseigner als auch für die Vertreter der Arbeitnehmer gilt eine Geschlechterquote mit einem Anteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern.

Zur Steigerung seiner Effizienz und zur Vorbereitung von Aufsichtsratssitzungen hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2025 waren dies die folgenden Ausschüsse: „Finanz- und Prüfungsausschuss“, „Beteiligungs- und Investitionsausschuss“, „Personalausschuss“, „Präsidialausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall), Ausschuss gemäß § 27 MitbestG beziehungsweise „Vermittlungsausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall) sowie „Nominierungsausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall). Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. In einzelnen geeigneten Fällen werden, im gesetzlichen Rahmen, Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen.

Die Mitglieder des Vorstands verfügen über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen, um Fraports Geschäfte ordnungsgemäß führen zu können. Die Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen, um ihre Überwachungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können. Relevante Kompetenzfelder sind unter anderem Strategieentwicklung und -umsetzung, IT und Digitalisierung, Risikomanagement und Rechnungslegung. Durch die Teilnahme an Fachveranstaltungen, Präsentationen externer Beratungshäuser sowie durch konzerninterne Informationen und Formate aktualisieren die Mitglieder des Vorstands kontinuierlich ihr Wissen in den relevanten Themenfeldern und werden dabei auch gezielt zu Nachhaltigkeitsthemen informiert.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats geben ihre Fähigkeiten und erworbenen Kenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten im Rahmen einer Erklärung ab.

Mitgliederstruktur von Vorstand und Aufsichtsrat zum 31.12.2025

	Vorstand	Aufsichtsrat
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder	5	0
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder	0	20
Unabhängige Gremienmitglieder (in %)	–	20

Geschlechtervielfalt im Vorstand und Aufsichtsrat zum 31.12.2025

in %	Vorstand	Aufsichtsrat
Anteil der Männer	60	65
Anteil der Frauen	40	35

Der Vorstand hat entsprechende Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Strukturen im Fraport-Konzern verankert, um die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele zu ermöglichen. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Ausgestaltung des Nachhaltigkeitsmanagements obliegt dem Gesamtvorstand. Darüber hinaus verantworten die jeweiligen Ressortvorstände die in ihrem Aufgabenbereich liegenden Nachhaltigkeitsthemen. Der Zentralbereich der Fraport AG „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“, der dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet ist, steuert und koordiniert im Auftrag des Vorstands die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsaktivitäten und die kontinuierliche Aktualisierung der DMA. Die Definition und Umsetzung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen obliegt den inhaltlich zuständigen Fachbereichen beziehungsweise Konzern-Gesellschaften.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG behandelt Nachhaltigkeitsthemen in verschiedenen Ausschüssen mit klar definierten Zuständigkeiten. Der Finanz- und Prüfungsausschuss überwacht die finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Berichterstattung, während der Präsidialausschuss Nachhaltigkeitsaspekte bei der Vergütung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss überprüft regelmäßig die wesentlichen Unternehmensrisiken, einschließlich Nachhaltigkeitsrisiken, und bewertet entsprechende Managementstrategien.

Zur Identifikation, Bewertung und Steuerung von Auswirkungen, Risiken und Chancen nutzt Fraport ein integriertes Risikomanagementsystem. Dieses umfasst Risikoanalysen, interne Audits und regelmäßige Berichtsprozesse zur Überprüfung festgelegter Maßnahmen. Ein internes Kontrollsystem (IKS) stellt sicher, dass Risiken kontinuierlich überwacht werden. Ein Eskalationsmechanismus ermöglicht die zeitnahe Meldung kritischer Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Der Vorstand der Fraport AG hat ein integriertes Governance-System eingeführt, das spezifische Prozesse und Kontrollen umfasst, um Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen zu identifizieren, zu bewerten und zu steuern. Diese Prozesse sind eng mit der Unternehmensstrategie verknüpft und beinhalten regelmäßige Risikoanalysen, interne Audits und Berichtsmechanismen. Halbjährlich werden Berichte über wesentliche Entwicklungen und Maßnahmen an den Aufsichtsrat weitergeleitet.

Weitere Prozessschritte zur Governance, insbesondere zur Überwachung und Steuerung von Auswirkungen, Risiken und Chancen, werden im Rahmen der kontinuierlichen Aktualisierung der DMA weiterentwickelt.

Angabepflicht GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Informationsfluss zu den Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen

Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die strategische Steuerung, einschließlich des Nachhaltigkeitsmanagements. Im Berichtsjahr hat sich der Vorstand in vier Sitzungen mit den vom Risikomanagementausschuss vorgelegten bedeutenden und wesentlichen Risiken des Fraport-Konzerns befasst. Zudem hat sich der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats in zwei Sitzungen mit diesen Risiken befasst. Über Ziele, Strategien, Maßnahmen und Parameter im Bereich der Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) wurde im Berichtsjahr zweimal über den Vorstand an den Aufsichtsrat berichtet.

Im Berichtsjahr 2025 wurde keine vollumfängliche Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen. Es wurde jedoch eine Überprüfung der Themen im Rahmen der Konsolidierung ihrer zugehörigen Strategien, Maßnahmen, Parameter und Ziele vorgenommen. Eine Übersicht über die Vorgehensweise und die finalen Ergebnisse wurde dem Gesamtvorstand im November 2025 präsentiert. Nach Prüfung hat der Vorstand die Aktualisierung der DMA freigegeben. Der Aufsichtsrat, vertreten durch den Finanz- und Prüfungsausschuss, wurde im Anschluss über die Aktualisierung unterrichtet. Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen zuständig. Mit der Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung hat der Aufsichtsrat die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt.

Für die Wahrnehmung und Einhaltung der Sorgfaltspflichtenprozesse sind der Vorstand der Fraport AG und die jeweiligen Geschäftsleitungen der Konzern-Gesellschaften verantwortlich. Eine regelmäßige und/oder anlassbezogene interne Berichterstattung zu menschenrechts- und umweltbezogenen Ergebnissen in Entscheidungsgremien (zum Beispiel bei Geschäftsleitungen) zielt darauf ab, dass stets informierte Entscheidungen getroffen werden können.

Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in Entscheidungsprozessen

Vorhaben innerhalb der Fraport AG, die der Entscheidung des Vorstands bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand geregelt. Demnach haben antragstellende Bereiche die Begründung der Entscheidung in der Beschlussfassung auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf nichtfinanzielle Aspekte zu bewerten. Aktuell besteht kein standardisierter Entscheidungsprozess, wie mit Projekten umzugehen ist, die gegenläufige wirtschaftliche und nachhaltigkeitsbezogene Wirkungen haben. Im Einzelfall werden die Vor- und Nachteile der Entscheidung sowie die Effekte auf die Nachhaltigkeitsaspekte gegenübergestellt und gegeneinander abgewogen.

Im Berichtszeitraum behandelte wesentliche Themen

Im Berichtsjahr 2025 hat sich sowohl der Vorstand als auch der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mit den neu identifizierten Klimarisiken befasst. Diese werden unter der Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 und Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ beschrieben. Darüber hinaus wurden der Vorstand sowie der Finanz- und Prüfungsausschuss zum Halbjahr über den Stand der Konzepte, Maßnahmen und Zielerreichung informiert. Zum Jahresende erfolgte zudem eine Berichterstattung im Rahmen des Reviews der DMA.

Angabepflicht GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

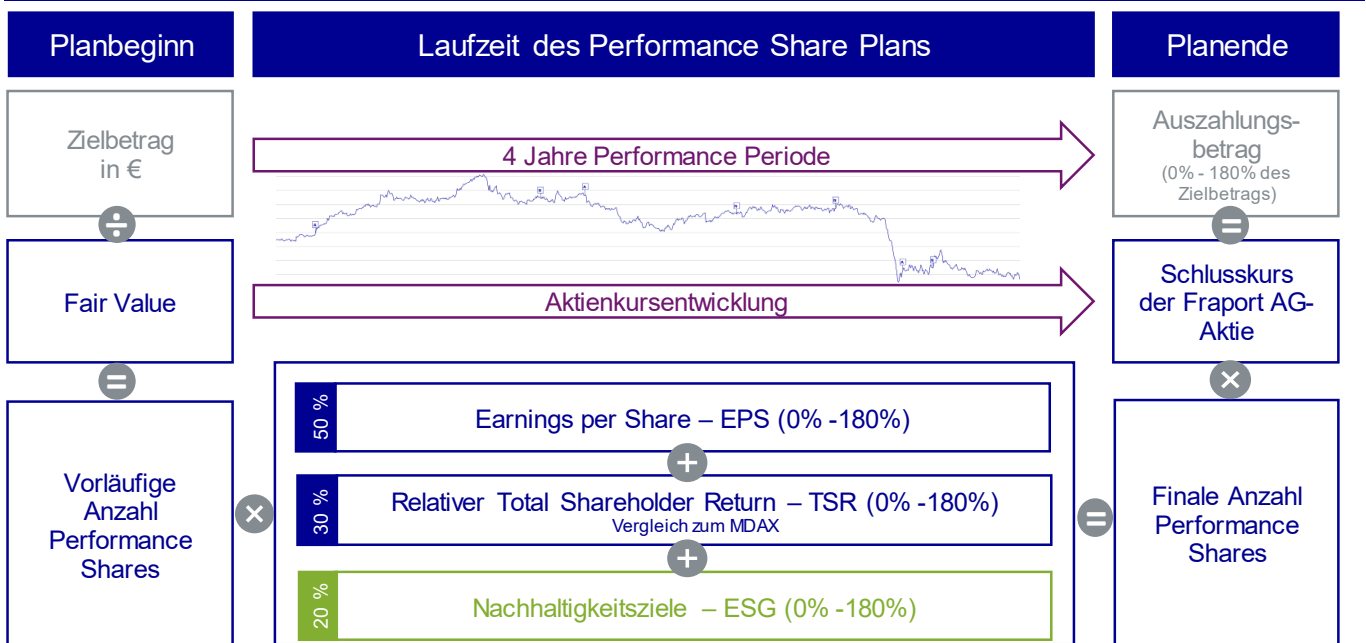
Wirtschaftlicher Erfolg wird im Vergütungssystem des Vorstands mit sozialer und ökologischer Verantwortung verknüpft, indem neben dem finanziellen Erfolg von Fraport auch Leistungen im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigt werden.

Hauptmerkmale der Anreizsysteme

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Fraport AG setzt sich aus einer festen Grundvergütung, variablen erfolgsabhängigen Komponenten, die kurz- und langfristig sind, sowie Nebenleistungen und Versorgungszusagen zusammen. Die kurzfristige performanceabhängige Vergütung orientiert sich an jährlichen finanziellen Unternehmenszielen. Nichtfinanzielle Ziele und die Qualität der kollektiven Leistung des Vorstands können über den sogenannten Modifier in die Vergütung einfließen. Die Möglichkeit der Berücksichtigung von ESG-Zielen als Modifier wurde im Geschäftsjahr 2025 jedoch nicht beansprucht.

ESG-Ziele werden zudem im Rahmen der langfristigen variablen Vergütung (Performance Share Plan) neben den Kriterien Earnings per Share und Total Shareholder Return berücksichtigt.

Langfristige Performance Vergütung (Performance Share Plan)



Nachhaltigkeitsziele und Leistungsindikatoren

Für die Performance-Periode 2025–2028 hat der Aufsichtsrat folgende ESG-Ziele beschlossen, die zusammen 20 % der Performance Share Plan-Bewertung ausmachen:

ESG-Ziele in der Vorstandsvergütung

Themenbereich / Ziel	Zielbeschreibung	Zielerreichung (Bezugsjahr ist Geschäftsjahr 2028)	Gewichtung
Umwelt E1 – Klimaschutz			Gewichtung zu 35 % von drei ESG-Zielen
Ziel: CO ₂ e-Emissionen im Konzern	Der Fraport-Konzern verfolgt weiter seinen Dekarbonisierungspfad und soll 2028 einen Zielemissionswert von 105.000 t CO ₂ e in Scope 1 und 2 erreichen	100 %, wenn im Geschäftsjahr 2028 maximal 105.000 t CO ₂ e konzernweit in Scope 1 und 2 ausgestoßen wurden	35 %
Soziales S 1 – Eigene Belegschaft			Gewichtung des Social-Gesamtziels zu 35 % von drei ESG-Zielen Gleiche Gewichtung der fünf Social-Teilziele, somit je 7 %
S1-2 Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen Ziel: Zufriedenheit der Beschäftigten im Konzern	Beschäftigte bewerten ihre Zufriedenheit auf der Skala von 1 (niedrigste Zustimmung) bis 7 (höchste Zustimmung) Fraport-Barometer wird jährlich durchgeführt Einbezogen werden alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften	100 %, wenn die Zufriedenheit der Beschäftigten bei 5,0 liegt	7 %
S1-2 Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen Ziel: Entwicklung der Führungskultur im Konzern	360°-Feedback ist einmalig zwischen 2025 und 2028 zu durchlaufen Performance-Dialog wird in 2028 von der Führungskraft selbst und in ihrem Team durchgeführt	100 %, wenn 90 % der umfassten Führungskräfte 360°-Feedback absolviert und Performance-Dialog durchgeführt haben	7 %
Governance G1 – Unternehmensführung			Gewichtung zu 30 % von drei ESG-Zielen
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung Ziel: Korruptionsprävention und Kartellrecht in der Fraport AG	Erstellung eines Compliance-Schulungskonzepts mit Beschreibung der Schulungsmaßnahmen zur Korruptionsprävention und im Kartellrecht Schulung Aufsichtsrat und Vorstand zu beiden Themen Schulung der relevanten Beschäftigten entsprechend dem Konzept Jährliche Kommunikation des Vorstands zu Compliance-Themen	100 %, wenn 90 % der relevanten Beschäftigten und Organe geschult wurden	30 %

Zusätzlich werden weitere operative Serviceziele (zum Beispiel Globalzufriedenheit am Standort Frankfurt, Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen und Gepäckbändern in Frankfurt) berücksichtigt.

Integration von Nachhaltigkeitskennzahlen in die Vergütungspolitik

Die ESG-Kennzahlen dienen als Performance-Benchmarks im Performance Share Plan und beeinflussen dort direkt die Anzahl der ausgegebenen Performance Shares. Darüber hinaus bleiben sie optionaler Bestandteil des kurzfristigen Vergütungsteils über den Modifier-Mechanismus. Auf diese Weise sind Nachhaltigkeitsleistungen fest in der Vergütungspolitik verankert.

Anteil der variablen Vergütung mit Nachhaltigkeitsbezug

Im Performance Share Plan ist ein Anteil von 20 % der Zielerreichung an ESG-Leistungskriterien geknüpft. Die Auszahlung erfolgt nach Abschluss der vierjährigen Performance-Periode und ist an den Grad der Zielerreichung gekoppelt.

Langfristige erfolgsabhängige Vergütung (Performance Share Plan – PSP)

Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung, der an nachhaltigkeitsbezogene Ziele geknüpft ist, beträgt für das Berichtsjahr 0 %, da in der kurzfristigen erfolgsabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 keine Nachhaltigkeitsziele als Modifier berücksichtigt wurden und die Performance-Periode der langfristigen variablen Vergütung den Zeitraum 2025 bis 2028 umfasst.

Genehmigungs- und Aktualisierungsebene

Die Festlegung der Vorstandsvergütung der Fraport AG erfolgt durch den Aufsichtsrat des Unternehmens auf Vorschlag des von ihm gebildeten Präsidialausschusses und wird regelmäßig auf Angemessenheit geprüft. Das Gesamtvergütungssystem des Vorstands wird gemäß § 120a Abs. 1 AktG mindestens alle vier Jahre der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt; die letzte Billigung erfolgte am 28. Mai 2024 mit einer Zustimmung von 97,7 % der abgegebenen Stimmen.

Die Vergütung des Aufsichtsrats beinhaltet keine variable Komponente und ist somit nicht an die Erreichung von ESG-Zielen gekoppelt.

Angabepflicht GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Die Sorgfaltspflicht wird von allen Gremien und Ausschüssen im Rahmen ihrer Regeltermine umgesetzt und ist nicht Gegenstand von Sondersitzungen.

Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Aspekte und Schritte der Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht im Sinne der Berichterstattung in teilweiser Anwendung der ESRS:

Kernelemente der Sorgfaltpflicht	Beschreibung	Angabepflicht
a) Einbindung der Sorgfaltpflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	Erläutert die Struktur, Rollen und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat bei Fraport, insbesondere bei der Überwachung und Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten. Legt dar, wie diese Organe regelmäßig über Nachhaltigkeitsthemen unterrichtet werden und wie Nachhaltigkeit in die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette von Fraport integriert ist.	ESRS 2 GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane ESRS 2 GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen ESRS 2 SBM-1 Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltpflicht	Beschreibt, wie Fraport verschiedene Stakeholder – wie Kunden, Geschäftspartner, Beschäftigte, Eigentümer und lokale Gemeinschaften – systematisch einbezieht. Erläutert die Prozesse zur Einbeziehung der eigenen Arbeitskräfte (z.B. Mitarbeiterbefragungen, Dialogformate, Feedbackkanäle) und den Umgang mit Anliegen der Stakeholder in der Wertschöpfungskette.	ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger ESRS S1-2 Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen ESRS S1-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können ESRS S3-2 Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	Erläutert das Verfahren der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) von Fraport, einschließlich der Herangehensweise zur Identifikation und Priorisierung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs). Gibt einen Überblick über die identifizierten wesentlichen IROs mit Angaben zu Zeithorizonten und Grad der Verantwortlichkeit.	ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	Beschreibt konkrete Maßnahmen zur Adressierung der Auswirkungen auf Beschäftigte (z.B. Arbeits- und Gesundheitsschutz, HRneo-Programm, Diversity- und Inklusionsinitiativen), auf die Wertschöpfungskette sowie Maßnahmen zur Korruptionsprävention und Governance.	ESRS E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien ESRS E2-2 Maßnahmen zu Umweltverschmutzung ESRS S1-4 Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf Beschäftigte ESRS S3-4 Maßnahmen für betroffene Gemeinschaften ESRS G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	Erläutert, wie Fraport Kennzahlen und Zielwerte nutzt, um die Leistung und Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen hinsichtlich Nachhaltigkeit zu bewerten. Beschreibt das Monitoring der Zielerreichung und die interne sowie externe Berichterstattung (z.B. zu Klimazielen, Arbeitssicherheit, Diversität, Beschwerdefällen).	ESRS E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen ESRS S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen ESRS S1-14 Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit ESRS S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten ESRS G1-4 Korruptions- oder Bestechungsfälle

Angabepflicht GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Verfahren und Systeme

Fraport verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem (RMS) sowie ein zentrales Internes Kontrollsystem (IKS), das sich am COSO-Rahmenwerk orientiert. Das IKS dient der Sicherstellung der Angemessenheit und Wirksamkeit wesentlicher betrieblicher Prozesse. Im Rahmen des IKS werden relevante Prozessrisiken identifiziert, gesteuert und überwacht.

Zur laufenden Bewertung der Wirksamkeit wird jährlich ein Control Self Assessment (CSA) durchgeführt. Dieses bewertet die Effektivität der Geschäftsprozesskontrollen, identifiziert potenzielle Schwächen und speist konkrete Verbesserungsimpulse in die Weiterentwicklung des Systems ein.

Für die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden spezifische Kontrollprozesse etabliert, um die Vollständigkeit, Integrität und Genauigkeit der ESG-Daten sicherzustellen. Diese beinhalten:

- standardisierte Dokumentationsverfahren,
- regelmäßige Plausibilitätsprüfungen,
- das Mehraugenprinzip bei Datenerhebung, -prüfung und -konsolidierung,
- eine strukturierte Kontrolldokumentation zur Vorbereitung auf externe Prüfungen nach CSRD.

Risikobewertungsansatz und Priorisierung

Risiken werden im Rahmen eines einheitlichen Bewertungsansatzes anhand einer Berichtsmatrix erfasst, die Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Schadenshöhe kombiniert. Wesentliche Risiken im Sinne der Wesentlichkeitsschwellen sind Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 % und hohem Schaden sowie Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 20–50 % und sehr hohem Schaden.

Bewertet wird konservativ, unter Annahme des jeweils ungünstigsten Falls. Es wird systematisch zwischen Brutto- und Nettorisiko (vor und nach Umsetzung von Maßnahmen) unterschieden. Die Methoden basieren auf den Vorgaben des unternehmensweiten Risiko- und Chancenberichts.

Wesentliche Risiken und Kontrollen

Im Kontext der Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden folgende Hauptrisiken identifiziert:

- Datenintegritätsrisiken, verursacht durch fehlerhafte oder unvollständige Daten,
- Schätzrisiken, insbesondere bei Emissionsberechnungen,
- zeitliche Risiken, verursacht durch verspätete Datenverfügbarkeit entlang der Lieferkette,
- Reputationsrisiken infolge fehlerhafter oder irreführender Berichterstattung.

Zur Risikominderung kommen folgende Maßnahmen zum Einsatz:

- automatisierte Validierungssysteme zur Datenprüfung,
- systematische Plausibilitätsprüfungen,
- Mehraugenprinzip in allen kritischen Prüf- und Konsolidierungsschritten,
- kontinuierliche Verbesserung operativer Prozesse auf Basis der CSA-Ergebnisse.

Integration in interne Funktionen und Prozesse

Die Verfahren zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sind vollständig in die unternehmensweiten Systeme integriert:

- ESG-spezifische Kontrollen sind Bestandteil des zentralen IKS,
- ESG-Risiken sind in das konzernweite Risikomanagement eingebettet und werden dort gesteuert,
- Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

Berichterstattung an Governance-Gremien

Die Ergebnisse des CSA werden jährlich an den Vorstand der Fraport AG berichtet. Zudem erhält der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats jährlich einen Bericht über die Angemessenheit und Wirksamkeit des zentralen IKS. Anlassbezogene Nachhaltigkeitsrisiken werden quartalsweise an den Risikomanagement-Ausschuss sowie den Vorstand berichtet. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird halbjährlich unterrichtet. Zur Meldung wesentlicher Risiken außerhalb des regelmäßigen Berichtsprozesses hat Fraport einen Ad-hoc-Berichterstattungsprozess eingerichtet.

Angabepflicht SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Bedeutende angebotene Gruppen von Produkten und/oder Dienstleistungen

Als Flughafenbetreiber erbringt Fraport eine Vielzahl operativer und administrativer Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs. Im Rahmen der Konzessionsverträge variiert der Umfang der angebotenen Leistungen von vertraglich verpflichtenden Bau- und Ausbautätigkeiten über Administration und Steuerung von Flughafenprozessen bis hin zum Management von Retail-Flächen. Zum Aufgabenspektrum des Fraport-Konzerns zählen auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services und das Facility Management.

Den maßgeblichen Teil seiner Umsätze und Ergebnisse erzielt der Konzern aus dem Passagier- und Frachtgeschäft an den jeweiligen Standorten. Neben den Passagieren zählen insbesondere Fluggesellschaften, Behörden, Spediteure, sowie Mieter von Büro- und Einzelhandelsflächen, zu den wesentlichen Kunden. Fraport erhebt dabei vor allem Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur, erzielt Erlöse aus der kommerziellen Flächen-Entwicklung und bietet weitere operative Dienstleistungen an. Die wesentlichen hieraus resultierenden Umsatzströme berichtet Fraport als „Flughafenentgelte“, „Infrastrukturentgelte“, „Bodenverkehrsdienste“, „Sicherheitsdienstleistungen (Umsatzerlöse aus Luftsichergebühren gem. § 5 LuftSiG und Sicherheitsleistungen)“, sowie „Retail“, „Real Estate“ und „Parkierung“. Im Bereich der Flughafen-Konzessionen werden darüber hinaus Erlöse und Aufwendungen in gleicher Höhe aus „Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit IFRIC 12“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Im Rahmen der Berichterstattung unterscheidet Fraport zwischen folgenden vier Segmenten:

- **Aviation** – ganzheitliches Management der Terminalanlagen sowie der Flughafenprozesse am Flughafen Frankfurt.
- **Retail & Real Estate** – Entwicklung und Vermietung von Flughafenflächen- beziehungsweise flughafennahen Flächen maßgeblich in Frankfurt. Darunter fallen vor allem das Retail-Geschäft, die Gebäude- und Flächenvermietung sowie das Parkraum-Management.
- **Ground Handling** – Bodenverkehrsdienstleistungen wie Lade-, Gepäck- und Passagierservices sowie der Betrieb der zentralen Infrastruktur und der Gepäckförderanlage am Flughafen Frankfurt.
- **International Activities & Services** – internationale Vermarktung der Konzern-Expertise und des Flughafenbetriebs sowie Bündelung zentraler Dienstleistungen in Frankfurt.

Fraport bietet derzeit keine vollständig emissionsfreien Produkte oder Dienstleistungen an. Allerdings umfasst das Geschäftsmodell einzelne wirtschaftliche Aktivitäten, die gemäß der EU-Taxonomie als klimafreundlich eingestuft werden. Im Zuge der Dekarbonisierung der eigenen Geschäftsaktivitäten werden die angebotenen Dienstleistungen nachhaltiger gestaltet. Ein Indikator für solche nachhaltigen Teilaspekte sind die taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten im Umweltziel Klimaschutz gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178. Weitere Details hierzu finden sich im Kapitel „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“.

Bedeutende Märkte und/oder Kundengruppen

Als internationaler Flughafen-Konzern versteht Fraport sich als Teilnehmer des globalen Luftverkehrsmarktes im Allgemeinen. Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit bilden die betriebenen Konzern-Standorte. Im Bereich der Segment-Berichterstattung des Konzern-Abschlusses nach IFRS 8 bilden die Bereiche Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika separat ausgewiesene Umsatz-Regionen.

Neben Passagieren zählen insbesondere Fluggesellschaften, Mieter von Büro- und Einzelhandelsflächen, Behörden sowie Spediteure zu den wesentlichen Kundengruppen.

Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern verteilte sich im Jahr 2025 auf folgende geografische Gebiete:

Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern

Geografische Gebiete	Zahl der Beschäftigten
Deutschland	16.947
Europa (ohne Deutschland)	2.051
Südamerika	1.450
Nordamerika	66
Rest	17
Gesamtzahl der Beschäftigten	20.531

Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach maßgeblichen ESRS-Sektoren

Die Aufschlüsselung der Konzern-Umsatzerlöse nach bedeutenden ESRS-Sektoren orientiert sich an der Segmentberichterstattung gemäß IFRS 8 und deckt sämtliche Geschäftsfelder des Fraport-Konzerns ab.

Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach maßgeblichen ESRS-Sektoren

Fraport Segment	ESRS-Sektor / IFRS-8-Segment	Umsatzerlöse 2025 (in Mio €)
Aviation	Anderer Transport (TTR)	1.342,0
Retail & Real Estate	Vertrieb und Handel (SST) Immobilien und Dienstleistungen (RRE)	551,3
Ground Handling	Anderer Transport (TTR)	856,5
International Activities & Services	Professionelle Dienste (SPS) Anderer Transport (TTR)	1.682,4

Die dargestellten Beträge stellen die wesentlichen Erlösquellen des Fraport-Konzerns dar und erfüllen die Wesentlichkeitskriterien gemäß ESRS SBM-1 AR 13, da jedes ausgewiesene Segment mehr als 10 % zum Konzern-Umsatz beiträgt oder mit wesentlichen (potenziellen) Auswirkungen verbunden ist.

Fraport ist nicht im Sektor der fossilen Brennstoffe (Kohle, Öl und Gas), in der Herstellung von Chemikalien, im Bereich der umstrittenen Waffen oder im Anbau und Produktion von Tabak tätig.

Nachhaltigkeitsziele

In der Konzern-Strategie Fraport.2030 sind auch die Nachhaltigkeitsziele des Konzerns verankert. Die Strategie beinhaltet die drei strategischen Prioritäten: Wachstum & Nachhaltigkeit, Effizienz & Innovation und Top-Arbeitgeber. Der erste Schwerpunkt adressiert die unternehmerische Verantwortung und unterstreicht, dass die wachstumsorientierte Konzern-Strategie nicht im Widerspruch zu nachhaltigem Handeln stehen soll. Ziel der strategischen Stoßrichtung ist, ein langfristiges und profitables Wachstum zu erreichen. Dabei legt Fraport zugleich einen starken Fokus auf nachhaltige Aspekte, insbesondere den Klima- und Umweltschutz. Bis zum Jahr 2030 strebt Fraport in diesem Kontext eine Position als führender Betreiber umweltfreundlicher Flughäfen an.

Die strategische Priorität „Top-Arbeitgeber“ umfasst Fraports Investitionen in die gezielte Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten sowie die Etablierung einer modernen HR-Organisation. Die Wahrnehmung der unternehmerischen Verantwortung im Rahmen der Nachhaltigkeitsaktivitäten wird somit auch durch diese strategische Priorität unterstützt.

Die Festlegung der Nachhaltigkeitsziele erfolgte ohne formalisierte Einbindung externer Interessenträger, orientiert sich jedoch unmittelbar an den gesellschaftlichen Erwartungen, den regulatorischen Entwicklungen sowie dem öffentlichen und politischen Druck in diesen Themenfeldern.

Der Fortschritt bei der Umsetzung der beiden zuvor genannten strategischen Prioritäten wird anhand von Key Performance Indicators (KPIs) gemessen. Diese umfassen: Anzahl der Passagiere (in Mio), THG-Emissionen (t CO₂e) und Zufriedenheit Beschäftigte. Für die Jahre 2027 und 2030 sind quantitative Ziele definiert. Zudem sind für die THG-Emissionen und die Zufriedenheit der Beschäftigten auch die in der Angabepflicht GOV-3 beschriebenen Vorstandsvergütungsziele festgelegt.

Die Umsetzung der Strategie erfolgt in allen Bereichen und Gesellschaften des Konzerns durch ein ausgewähltes und fokussiertes Projektportfolio. Dabei wurden Projekte definiert, die den Roll-out der Konzern-Strategie unterstützen (Leuchtturmprojekte). Gleichzeitig bilden die Projekte die Kernaktivitäten des Konzerns im Hinblick auf die langfristige Unternehmensentwicklung ab. Aufgrund des breiten Nachhaltigkeitsbegriffs entlang sozialer, ökonomischer und ökologischer Aspekte tragen zahlreiche strategische Projekte zu den strategischen Prioritäten „Wachstum & Nachhaltigkeit“ und „Top-Arbeitgeber“ bei. Die beiden Projekte „Masterplan Dekarbonisierung“ sowie „HRneo“ sollen an dieser Stelle aufgrund ihrer hohen inhaltlichen Relevanz im Kontext der Nachhaltigkeit hervorgehoben werden.

Masterplan Dekarbonisierung

Durch den Masterplan Dekarbonisierung und die verabschiedeten Maßnahmen verpflichtet sich Fraport, an den vollkonsolidierten Standorten innerhalb der Scopes 1 und 2 den Status Net-Zero zu erreichen. Zu den wichtigsten Maßnahmen des Masterplans gehört die Umstellung des Strommixes auf erneuerbare Energien. Dies beinhaltet die eigene Erzeugung erneuerbarer Energien, die Energiespeicherung, den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Antriebe sowie die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Herausforderungen in der Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung können sich aus Zeitplan- und Kostenaspekten ergeben. Auch die Verfügbarkeit innovativer Technologien, die eine Zielerreichung fördern können, kann die Zielerreichung verzögern. Trotz der Herausforderungen wird aktuell mit keinen wesentlichen Beeinträchtigungen im Projektverlauf gerechnet.

HRneo

HRneo verfolgt das Ziel, den HR-Bereich neu auszurichten und die Arbeitgeberattraktivität von Fraport weiter zu steigern, um das Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen und den Zusammenhalt der Belegschaft zu stärken. Das Programm umfasst eine gezielte Führungskräfteentwicklung, die Formulierung des neuen Arbeitgeberversprechens „Fraport. Deine Welt der Möglichkeiten“, die Etablierung spezialisierter HR-Rollen sowie die Weiterentwicklung der HR-Organisation. Das Programm wurde 2024 abgeschlossen, die Maßnahmen daraus, wie die Neustrukturierung des HR-Bereichs und die Einführung von unterstützenden IT-Systemen, dauern weiterhin an.

Angaben zu Inputs und Outputs

Wertschöpfungskette



Fraport investiert in die Planung, den Bau und die Instandhaltung von Flughafen-Infrastruktur wie Start- und Landebahnen, Terminals und Parkhäusern. Das operative Flughafenmanagement ist ein weiterer zentraler Bestandteil, der die Abfertigung von Passagieren und Fracht, Sicherheitskontrollen und das Gepäck-Handling umfasst.

Die wichtigsten Wirtschaftsakteure in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sind insbesondere Airlines, Passagiere, Geschäftspartner im Immobilienbereich und bei den Bodenverkehrsdiensten, Konzessionäre sowie Akteure der Cargo-Community. Ihre Beziehung ist durch die direkte Zusammenarbeit mit dem Fraport-Konzern gekennzeichnet.

Fraport arbeitet eng mit Fluggesellschaften zusammen, um deren Bedürfnisse zu erfüllen, einschließlich der Abfertigung am Boden und der technischen Dienste. Das kommerzielle Geschäft, das Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen in den Terminals umfasst, trägt zur Kundenzufriedenheit und zu zusätzlichen Einnahmen bei. Das Frachtgeschäft ist ebenfalls bedeutend und beinhaltet umfassende Dienstleistungen für Luftfracht, einschließlich Lagerung und Zollabwicklung. Das Facility Management, das die Wartung und Verwaltung der Flughafen-Infrastruktur umfasst, setzt auf nachhaltige Lösungen zur Kostensenkung und Minimierung der Umweltbelastung. Fraport verfolgt dabei eine kundenorientierte und nachhaltige Strategie, um wirtschaftlichen Erfolg zu sichern und den Anforderungen der Luftverkehrsbranche gerecht zu werden.

Zu den Inputs des Geschäftsmodells zählen neben Finanz-, Personal und Umweltressourcen auch die aktuelle Infrastruktur, das vorhandene Know-how sowie Services und Leistungen von Drittanbietern. Mit den zuvor genannten Projekten „HRneo“ und „Masterplan Dekarbonisierung“ verfolgt Fraport das Ziel, die Personalressourcen zu sichern und die THG-Emissionen zu mindern. Die strategischen Ziele „Steigerung des EBITDA“ und „Free Cash Flow“, die ebenfalls in der Konzern-Strategie Fraport.2030 enthalten sind, dienen dem Erhalt der finanziellen Stabilität und hinterlegen die Weiterentwicklung des Konzerns mit den notwendigen finanziellen Ressourcen (siehe Kapitel „Strategie“ im Lagebericht).

Zu den Outputs des Geschäftsmodells zählen die Anbindung der jeweiligen Regionen, in denen Fraport aktiv ist, an internationale Märkte („Konnektivität“) und die damit einhergehende Mobilität. Flughäfen nehmen eine Funktion der Daseinsvorsorge wahr. Durch ihre verbindende Funktion über Länder und Kontinente hinweg fördern Flughäfen den kulturellen Austausch und die internationale Verständigung.

Der Ausbau und die Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und führen zu zusätzlichen Passagier- und Frachtverkehren. Dadurch werden volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die umliegenden Regionen ausgelöst, insbesondere in den Bereichen Bau, Transport, Logistik sowie im Tourismus und Handel. Fraport trägt sowohl innerhalb des Konzerns als direkter Arbeitgeber als auch an den jeweiligen Flughäfen indirekt zur wirtschaftlichen Prosperität bei. Zusätzlich profitieren verschiedene Wirtschaftszweige entlang der Wertschöpfungskette eines Flughafens, etwa der Tourismus („Wachstumsmotor der Regionen“ und „Arbeitsstätte Flughafen“). Fraport strebt zudem finanziell profitables Wachstum für Investoren an und versteht sich als guter Partner in den Regionen, in denen das Unternehmen tätig ist.

Wie zuvor im Abschnitt der Strategie und der Nachhaltigkeitsziele beschrieben, hat sich Fraport die Ziele Klimaschutz und Top-Arbeitgeber gesetzt und möchte seine Kunden mit seinen Flughäfen und den angebotenen Services und Produkten (Know-how & Innovationen) begeistern.

Im Rahmen des Geschäftsmodells und entlang der Wertschöpfungskette ist Fraport einer Vielzahl von externen Einflüssen ausgesetzt, die sowohl Risiken als auch Chancen mit sich bringen können. Insbesondere gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, geopolitische Ereignisse sowie sich verändernde regulatorische Rahmenbedingungen können sich auf die Nachfrage im Passagier- und Frachtverkehr, die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte sowie auf die Ertragslage des Konzerns auswirken. Steigende Energiepreise, Inflation, veränderte Zinsniveaus, protektionistische Tendenzen im Welthandel sowie volatile Märkte stellen potenzielle Risiken dar, die das operative Geschäft beeinflussen können. Ebenso können branchenspezifische Faktoren wie Marktentwicklungen, politische Entscheidungen oder technologische Veränderungen die Geschäftsentwicklung hemmen oder fördern. Zur Begrenzung und Steuerung dieser Risiken setzt Fraport auf eine breite Diversifikation seiner Konzern-Flughäfen, kontinuierliches Monitoring relevanter Frühindikatoren sowie auf die Weiterentwicklung der Geschäftsbereiche und Infrastrukturprojekte. Gleichzeitig ergeben sich durch eine mögliche konjunkturelle Erholung, die Zunahme internationaler Handelsaktivitäten, innovative digitale Lösungen und die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote Chancen für profitables Wachstum und die Stärkung der Marktposition. Auch langfristig wird von einer steigenden Nachfrage im globalen Luftverkehr ausgegangen, wovon Fraport durch seine internationalen Beteiligungen und die konsequente Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse profitieren kann.

Dennoch ist nicht auszuschließen, dass außergewöhnliche Ereignisse – wie Naturkatastrophen, Pandemien, politische Krisen, regulatorische Änderungen oder technische Störungen – die Wertschöpfungskette und das Geschäftsmodell von Fraport beeinträchtigen könnten. Die Auswirkungen dieser Risiken und Chancen werden regelmäßig im Rahmen des konzernweiten Risikomanagementsystems bewertet und in die strategische Unternehmenssteuerung integriert.

Angabepflicht SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die wichtigsten Interessenträger für Fraport sind Kunden und Geschäftspartner, Eigentümer, Beschäftigte und lokale Gemeinschaften. Deren Interessen sind in den drei strategischen Prioritäten von Fraport.2030 abgebildet. Sie werden von den jeweiligen Fachbereichen regelmäßig zu fachlichen Fragestellungen konsultiert. Durch die Einbeziehung der Interessen möchte Fraport ein Verständnis für die Bedürfnisse in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen entwickeln. Über die E-Mail-Adresse [✉ nachhaltigkeitsmanagement@fraport.de](mailto:nachhaltigkeitsmanagement@fraport.de) kann jeder Interessenträger direkt Kontakt mit dem Nachhaltigkeitsmanagement aufnehmen.

Für den regelmäßigen Austausch verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dies beinhaltet: Austauschformate mit Airlines, die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für Passagiere, Mitarbeiterbefragungen, Investorenkonferenzen, den Austausch in Flughafenverbänden und speziell für den Standort Frankfurt die Air Cargo Community, das Umwelt- und Nachbarschaftshaus und die Fluglärm-Kommission für den kontinuierlichen Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen.

Beispiel Nachbarschaftsdialog

Auf der Homepage gibt es ein breites Serviceangebot für Anwohner des Frankfurter Flughafens. Den interaktiven Karten FRA.Map und FRA.NoM sind individuelle Informationen zu Flugrouten entnehmbar. Die Rubrik „Mein Anliegen“ bietet die Möglichkeit, Feedback zu geben und Anfragen an das Team des Nachbarschaftsdialogs zu stellen. Außerdem gibt es Erläuterungen zu Fluglärm, Maßnahmen wie Schallschutz- oder Dachsicherungsprogrammen, Flugbetrieb oder Luftqualität. Die Impulse aus diesem Dialog werden für die Weiterentwicklung von Maßnahmen im Umgang mit dem Thema Fluglärm genutzt.

Beispiel Mitarbeiterbefragung

Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnt Fraport Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. So dienen die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zur Identifikation von Verbesserungspotenzial und Ableitung entsprechender Maßnahmen. Die Ergebnisse werden von den internationalen Konzern-Gesellschaften für die Steigerung der eigenen Mitarbeiterzufriedenheit verwendet. Für den Standort Frankfurt werden sie vom Zentralbereich „HR Operations“ dokumentiert, die Umsetzung kontrolliert und für die jeweiligen Bereiche oder deutschen Konzern-Gesellschaften aufbereitet. Im Einzelfall können die Maßnahmen und die damit zu erreichende Verbesserung in die Zielvereinbarung der Führungskräfte aufgenommen werden.

Beispiel Eigentümer

Eine konsistente, zeitnahe und transparente Kommunikation mit den Eigentümern (Investoren) besitzt für Fraport einen hohen Stellenwert. Das Investor-Relations (IR)-Team von Fraport pflegt dabei den persönlichen, telefonischen sowie virtuellen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen oder regulären Gesprächsterminen, unter anderem am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- und Gruppentermine sowie Präsentationen unter Teilnahme des Vorstandsvorsitzenden, Finanzvorstands sowie des Vorstands für Aviation und Infrastruktur statt.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74844 oder per E-Mail unter investor.relations@fraport.de zum direkten Austausch zur Verfügung.

Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung im Mai 2025 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.com rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Stakeholder	Engagement
Kunden	Kundenbefragungen
Geschäftspartner	Lieferantenkodex
Eigentümer	Regelmäßige Berichterstattung, Hauptversammlung
Beschäftigte	Mitarbeiterbefragungen
Nachbarschaft	Nachbarschaftsdialog
Gesellschaft	Mitwirkung in Verbänden

Zweck der Einbeziehung

Die Impulse aus den zuvor genannten Formaten werden von den verantwortlichen Fachbereichen gesammelt und reflektiert. Anlassbezogen werden die Themen an den Vorstand und Aufsichtsrat berichtet. Die Einbeziehung der Interessen von Interessenträgern/Anspruchsgruppen kann dazu dienen, deren Bedürfnisse in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen kennenzulernen. Diese Erkenntnisse dienen unter anderem dazu, die Nachhaltigkeitsaktivitäten bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und so zum Beispiel die Zufriedenheit der Kunden und Beschäftigten zu steigern.

Aus den Stakeholder Dialogformaten ergab sich im Berichtsjahr kein Anlass für eine signifikante Anpassung der grundsätzlichen Konzern-Strategie oder des Geschäftsmodells.

Angabepflicht SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die folgende Tabelle stellt die Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Fraport-Konzern dar:

Angabepflicht SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

	Beschreibung	Auswirkung, Risiko oder Chance	Bereich im Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette
E1 – Klimawandel			
E1 – Klimaschutz Treibhausgasemissionen (Scope 1, 2 und 3)	Die Treibhausgasemissionen im Scope 1 und 2 entstehen aus dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur und betriebseigenen Fahrzeugen. Scope 3 umfasst die Ausstöße der Luftfahrzeuge im Start- und Landeanflug sowie den Passagier-, Fracht- und Beschäftigtenverkehr und der Zulieferkette. Die negativen Auswirkungen werden dominiert durch den hohen Ausstoß im Scope 3.	Negative Auswirkung	Die Treibhausgasemissionen entstehen bei der Abfertigung, dem Flugbetrieb, im Terminalbetrieb und durch den Infrastrukturaufbau und -erhalt.
E1 – Energie Energieverbrauch	Der Flughafenbetrieb benötigt eine hohe Energiezufuhr, insbesondere Strom für Beleuchtung und Klimatisierung sowie den Betrieb der sonstigen technischen Anlagen. Je nach Standort kommen noch signifikante Verbräuche an Fernwärme und fossilen Brennstoffen für die Heizung und den Fuhrpark hinzu. Entlang der Wertschöpfungskette ist zudem der Energieverbrauch des Luftverkehrs signifikant.	Negative Auswirkung	Die Energie wird insbesondere bei der Abfertigung, im Flugbetrieb, im Terminalbetrieb und durch den Betrieb von Immobilien verbraucht.
E1 – Klimawandelanpassung Extremwetterlagen	Am Konzern-Standort in Porto Alegre besteht das Risiko, dass aufgrund von Überflutungsereignissen der Betrieb und der Flugverkehr vollständig eingestellt werden müssen, Terminals geschlossen und Start- und Landebahnen, Rollwege sowie Gebäude zerstört werden. Dies führt zu infrastrukturellen Schäden und Einnahmeverlusten.	Risiko	Überschwemmungen in Porto Alegre können lokal die Abfertigung, den Flugbetrieb und den Terminalbetrieb beeinflussen.
E1 – Klimawandelanpassung Erhöhte Standortkosten	Die vollständige Umsetzung und Verschärfung von vielfältigen gesetzlichen Anforderungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene aus EU-Fit for 55 Maßnahmen (Verpflichtende Beimischung von nachhaltigen Treibstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF), Kosten für Energiesteuer (European Union Energy Taxation Directive, EU ETD)) führen zur Verteuerung des Luftstandortes Frankfurt, was einen starken Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen europäischen und internationalen Hubs zur Folge hat und die Standortkosten in Frankfurt für Airlines und folglich auch für Passagiere in die Höhe treibt. Dies resultiert in einer geringeren Passagier-Nachfrage und schließlich in Umsatzverlusten und finanziellen Einbußen.	Risiko	Erhöhte Standortkosten können die Attraktivität des Standorts mindern und dadurch zu einem Rückgang der Nachfrage und damit Umsatzverlusten führen.
E2 – Umweltverschmutzung			
E2 – Luftverschmutzung Luftschadstoffe	Unter Luftschadstoffe durch den Flugbetrieb fallen Stickoxide, Kohlenmonoxid, Feinstaub (PM10, PM2.5), Kohlenwasserstoffe, ultrafeine Partikel (UFP), Ruß und Schwefeloxide. Untersuchungen am Flughafen Frankfurt zeigten, dass während der Covid-19-Pandemie die Reduktion der bodennahen Stickoxidkonzentrationen in der Rhein-Main-Region vorrangig auf den Rückgang des Straßenverkehrs zurückzuführen war. Für UFP ist dagegen der Flugbetrieb eine bedeutende Quelle und führt zu erhöhten Konzentrationen rund um den Flughafen. Aufgrund ihrer geringen Größe werden UFP als potenziell gesundheitlich gefährlich eingestuft, allerdings gibt es aufgrund mangelnder epidemiologischer Studien noch keine Dosis-Wirkungs-Beziehung und keinen Grenzwert. An den Konzern-Flughäfen sind Messungen bisher nicht gesetzlich erforderlich.	Negative Auswirkung	Luftschadstoffe entstehen vor allem bei der Abfertigung und dem bodennahen Flugbetrieb.
S1 – Eigene Belegschaft			
S1 – Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle Integrativer Arbeitgeber	Fraport agiert als integrativer Arbeitgeber und wirkt so und durch die damit einhergehende Vorbildfunktion positiv auf Menschen und Gesellschaft. Der Konzern fördert Diversität und Inklusion und kommuniziert als Unterzeichner der Charta für Vielfalt aktiv seine Werte. Zudem bietet Fraport Arbeitsplätze mit niedrigen Bildungsvoraussetzungen und ermöglicht so Menschen selbstbestimmte Teilhabe, die in anderen Wirtschaftsbereichen nur schwer Fuß fassen können.	Positive Auswirkung	Die positive Wirkung als integrativer Arbeitgeber entsteht vorrangig im eigenen Betrieb.
S1 – Sozialer Dialog Starke Arbeitnehmerbeteiligung	Insbesondere am Standort Frankfurt sind Arbeitnehmer konzernweit durch Vertretungen und Gewerkschaften repräsentiert. Die deutschen Vorgaben zur Mitbestimmung werden auf hohem Niveau umgesetzt. Dadurch haben insbesondere Beschäftigte unterer Lohngruppen eine starke Stimme gegenüber der Geschäftsführung mit der Folge verbesserter Arbeitsbedingungen, höherer Löhne und Sozialleistungen sowie hoher Arbeitsplatzsicherheit. Die unterschiedlichen Fraktionen fördern Partizipation und Demokratieverständnis. Derzeit ist diese Auswirkung insbesondere in Deutschland ausgeprägt.	Positive Auswirkung	Die starke Arbeitnehmerbeteiligung findet im eigenen Betrieb insbesondere in Deutschland statt.
S1 – Gesundheitsschutz und Sicherheit Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit (körperliche und geistige Belastung)	Die Arbeitsbedingungen können insbesondere für verschiedene Beschäftigtengruppen auf dem Vorfeld und in den Terminals aus arbeitspraktischen und -organisatorischen Gründen physisch und psychisch herausfordernd sein. Die bestehenden Initiativen zur Verbesserung der Arbeitsplatzausstattung, der Bereitstellung von Betreuungs- und Beratungsangeboten sowie zur Flexibilisierung von Arbeitsplatz und Arbeitszeit tragen grundsätzlich dazu bei, negative Auswirkungen zu mindern, erweisen sich jedoch in einigen individuellen Fällen als noch nicht ausreichend.	Negative Auswirkung	Die körperliche und geistige Belastung der Beschäftigten entsteht überwiegend im eigenen Betrieb und zusätzlich bei Dritten, deren Mitarbeiter in den gleichen Bereichen arbeiten. Betroffen sind v.a. der Terminalbetrieb und die Abfertigung.

Einfluss auf Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette	Einfluss auf Strategie und Entscheidungsfindung	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	Einfluss von Strategie und Geschäftsmodell	Zeithorizont (kurz-/mittel-/langfristig)	Direkt (eigene Tätigkeit) oder indirekt (Geschäftsbeziehungen) Anteil an den wesentlichen Auswirkungen	Weitere Informationen zu Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss
Niedrig	Mittel	Hoch	Die Treibhausgasemissionen entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig abnehmend	Direkt: im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung und im Flugbetrieb indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1-3
Niedrig	Mittel	Hoch	Der Energieverbrauch entsteht aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig abnehmend	Direkt: im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung, im Flugbetrieb und durch das Immobilienmanagement indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1-3
Niedrig	Mittel	Mittel	Kein Einfluss durch das Geschäftsmodell.	Kurzfristig gleichbleibend	Direkt im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1 SBM-3 und ESRS IRO-1
Mittel	Mittel	Niedrig	Kein Einfluss durch das Geschäftsmodell.	Langfristig zunehmend	Direkt im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1 SBM-3 und ESRS IRO-1
Niedrig	Mittel	Mittel	Die Luftschadstoffe entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig abnehmend	Direkt: bei der Passagier- und Frachtabfertigung und dem Flugbetrieb indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E2-2
Niedrig	Mittel	Hoch	Inklusion und Vielfalt werden von der HR-Strategie gefördert. Die Arbeitsplätze mit niedrigen Bildungsvoraussetzungen entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	Langfristig gleichbleibend	Direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb)	Angabepflicht S1-4
Niedrig	Mittel	Hoch	Die starke Arbeitnehmerbeteiligung ist auch der Gesetzgebung geschuldet und somit nur eingeschränkt Auswirkung des Geschäftsmodells.	Langfristig gleichbleibend	Direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb)	Angabepflicht S1-4
Niedrig	Mittel	Sehr hoch	Die starke vor allem körperliche Belastung insbesondere bei der Abfertigung entsteht durch das Geschäftsmodell.	Langfristig abnehmend	Direkt: im Terminalbetrieb, bei der Sicherheitskontrolle und der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht S1-4

Angabepflicht SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

	Beschreibung	Auswirkung, Risiko oder Chance	Bereich im Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette
S1 – Eigene Belegschaft			
S1 – Schulungen und Kompetenzentwicklung Fehlende Entwicklungspfade	Fehlende standardisierte Karrierepfade und Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung beeinträchtigen die Mitarbeitermotivation und Langzeitqualifizierung für das spätere Berufsleben im Sinne eines lebenslangen Lernens. Abhilfemaßnahmen wurden im Rahmen des strategischen Programms HRneo geplant und teilweise bereits umgesetzt.	Negative Auswirkung	Die Kompetenzentwicklung findet überwiegend im eigenen Betrieb statt.
S3 – Betroffene Gemeinschaften			
S3 – Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften Wirtschaftsfaktor (sozioökonomischer Beitrag in den Regionen)	Ausbau und Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und ziehen zusätzliche Passagier- und Frachtverkehre an. Damit einher gehen volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die Regionen rund um die Flughäfen für Bau, Transport und Logistik, später auch Tourismus und Handel. Darüber hinaus nehmen Flughäfen eine Funktion der Daseinsvorsorge ein. Die verbindende Funktion über Länder und Kontinente fördert kulturellen Austausch und Verständigung.	Positive Auswirkung	Der sozio-ökonomische Beitrag in den Regionen entsteht im Zusammenspiel über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg.
S3 – Angemessene Unterbringung Schallimmissionen auf Anwohner	Lärmbelästigung ist eine negative Auswirkung jedes Flughafens auf die Menschen in der direkten Umgebung. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt wurde auch die Belastung durch Fluglärm bewertet. Der Beschluss enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen. Zudem wurden Programme zum aktiven und passiven Schallschutz umgesetzt. International sind Messverpflichtungen und wahrgenommene Betroffenheit sehr verschieden, aber grundsätzlich deutlich weniger ausgeprägt. Stetig leiser werdenden neuen Flugzeugtypen wirkt das voraussichtliche Verkehrswachstum entgegen.	Negative Auswirkung	Die Schallimmissionen entstehen durch den Flugbetrieb.
S3 – Sicherheitsbezogene Auswirkungen Unfälle am Flughafen/ Terroranschläge	Die Nähe zu Flughäfen erhöht das Risiko für Menschen, von Unfällen oder Terroranschlägen betroffen zu sein. Fraport hat daher ein umfassendes vorbeugendes Safety Management System und Airport Security Management etabliert. Die potenzielle negative Auswirkung ist hoch aufgrund möglicher schwerer Unfälle mit Todesfällen oder Verseuchungen. Durch Sicherheitsmaßnahmen lassen sich Wahrscheinlichkeit und Ausmaß weitgehend reduzieren. Die Wahrscheinlichkeitseinschätzung für einen Terrorangriff wurde in der Risikoaggregation als sehr gering festgelegt.	Potenzielle negative Auswirkung	Unfälle am Flughafen und Terroranschläge können potenziell vor allem vom Terminalbetrieb, der Abfertigung und dem Flugbetrieb ausgehen.
G1 – Unternehmensführung			
G1 – Korruption und Bestechung Korruption	Großprojekte an Flughäfen stehen als Vorzeigeprojekte meist im Rampenlicht der Öffentlichkeit. Korruptionsfälle wirken sich daher sehr negativ auf Unternehmen, Beschäftigte und Geschäftspartner aus. Korruption kann sowohl im eigenen Konzern als auch bei Zulieferern auftreten. Historisch kam es bereits vereinzelt zu Untersuchungen. Zudem ist Fraport international in Korruptions-Hochrisiko-Ländern aktiv. Vorbeugung gegen Gelegenheitsfälle ist durch Aufklärung und Governance möglich. Vereinzelt Fälle mit deutlicher krimineller Absicht sind trotz diverser Maßnahme zur Korruptionsvermeidung nicht verhinderbar.	Potenzielle negative Auswirkung	Korruption kann potenziell in der gesamten Wertschöpfungskette auftreten.
G1 – Unternehmensführung Cyberrisiken	Zu Cyberrisiken gehören Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffe, die eine gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT- Systemausfall oder wesentliche Datenverluste verursachen können. Eine erhöhte Anzahl an Warnungen des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik zeigt den Anstieg der Bedrohungslage. Die Strategie umfasst eine Cyberversicherung und umfangreiche organisatorische/technische Maßnahmen.	Risiko	Cyberrisiken betreffen das gesamte Geschäftsmodell und haben potenzielle Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette.

Einfluss auf Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette	Einfluss auf Strategie und Entscheidungsfindung	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	Einfluss von Strategie und Geschäftsmodell	Zeithorizont (kurz-/mittel-/langfristig)	Direkt (eigene Tätigkeit) oder indirekt (Geschäftsbeziehungen) Anteil an den wesentlichen Auswirkungen	Weitere Informationen zu Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss
Niedrig	Mittel	Mittel	Die Kompetenzentwicklung wird durch die HR-Strategie gefördert.	Langfristig gleichbleibend	direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb.)	Angabepflicht S1-4
Niedrig	Niedrig	Hoch	Das Geschäftsmodell fördert den Personen- und Warenverkehr in den Regionen und setzt damit volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse.	Langfristig gleichbleibend	direkt: über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht S3-4
Niedrig	Niedrig	Mittel	Die Schallimmissionen entstehen aus dem Geschäftsmodell.	Langfristig abnehmend	Indirekt: durch den Flugbetrieb	Angabepflicht S3-4
Niedrig	Mittel	Sehr hoch (die potenzielle Auswirkung ist hoch. Durch vorbeugende Maßnahmen ist die Wahrscheinlichkeit niedrig.)	Die Auswirkung selbst geht nicht vom Geschäftsmodell aus.	Langfristig gleichbleibend	Direkt: durch den Terminalbetrieb, die Passagier- und Frachtabfertigung und den Flugbetrieb Indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht S3-4
Niedrig	Mittel	Hoch (die potenzielle Auswirkung ist hoch. Durch vorbeugende Maßnahmen ist die Wahrscheinlichkeit niedrig.)	Flughafenentwicklungs-projekte mit großen Vergabemengen geben grundsätzlich die Möglichkeit zur Korruption. Die Auswirkung selbst geht nicht vom Geschäftsmodell aus.	Langfristig gleichbleibend	Direkt: potenziell in der gesamten Wertschöpfungskette indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht
Hoch	Mittel	Gering, da als finanzielles Risiko eingestuft	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft.	Langfristig brutto zunehmend	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht

Bei der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) wurden grundsätzlich keine grundlegenden Unterschiede in der Betrachtung zwischen der Fraport AG und dem Konzern festgestellt. Lediglich die positive Auswirkung „Starke Arbeitnehmerbeteiligung“ ist aufgrund der lokal unterschiedlichen gesetzlichen Bestimmungen nur auf den Standort in Deutschland beschränkt.

Die Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft zu mehr Nachhaltigkeit intensiviert voraussichtlich das Innovationspotenzial für neue Technologien und Arbeitsweisen, wie beispielsweise die Automatisierung und Digitalisierung. Fraport sucht kontinuierlich nach Möglichkeiten, mithilfe dieser neuen Technologien und Arbeitsweisen seine negativen Auswirkungen abzumildern, positive Auswirkungen zu verstärken, Risiken zu kompensieren und damit seine Strategie und das Geschäftsmodell zu verfeinern. Darüber hinaus wird Fraport sich wo möglich mit Produkten und Dienstleistungen, die einen positiven Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten, neue Geschäftschancen erschließen.

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen IROs sind in den jeweiligen Themenstandards enthalten.

Wo Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bereits definiert wurden, findet sich eine genauere Darstellung im jeweiligen Themenstandard.

Die wesentlichen Chancen und Risiken aus der IRO-Analyse und damit einhergehende, potenzielle Auswirkungen auf die Finanzlage, finanzielle Leistungsfähigkeit und Cash Flows können, im Falle des Überschreitens der Chancen- und Risikoschwellenwerte, den Einschätzungen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ entnommen werden.

Die wesentlichen Chancen und Risiken aus der IRO-Analyse werden in den beiden strategischen Stoßrichtungen „Wachstum & Nachhaltigkeit“ und „Top-Arbeitgeber“ weitgehend aufgegriffen. Wie unter der Angabepflicht SBM-1 erläutert, sind die strategischen Stoßrichtungen mit gezielten strategischen Projekten unterlegt. Diese dienen unter anderem der Nutzung der sich aus der IRO-Analyse für Fraport ergebenden Chancen und der Reduzierung der identifizierten Risiken.

Die Themen „Schallimmissionen auf Anwohner“ und „Wirtschaftsfaktor“, die im Themenstandard „S3 Betroffene Gemeinschaften“ berichtet werden, sowie die „Cyberisiken“, die im Rahmen von „G1 Unternehmensführung“ erläutert werden, werden von dem Unternehmen als zusätzliche unternehmensspezifische Angaben eingebracht.

Eine Analyse der Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells des Unternehmens in Bezug auf seine Fähigkeit, mittel- und langfristig seine wesentlichen Auswirkungen und Risiken zu bewältigen und seine wesentlichen Chancen zu nutzen, ist in den Angaben zur Resilienzanalyse in Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ unter der Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 zu finden.

Angabepflicht IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Aktualisierungen und Änderungen der DMA im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr 2025 wurden die Ergebnisse der im Jahr 2024 durchgeführten DMA erneut überprüft und auf Aktualität hin bewertet. Die im Vorjahr erstmals angewendete Methodik der DMA wird in den nachfolgenden Abschnitten erläutert und blieb auch für das Geschäftsjahr 2025 maßgeblich. Eine vollständige Neudurchführung der DMA erfolgte im Berichtsjahr 2025 nicht; die bestehende Methodik behält weiterhin ihre Gültigkeit.

Im Rahmen der Überprüfung zeigte sich, dass die Erkenntnisse aus 2024 zum größten Teil weiterhin Bestand haben. Neue wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen wurden im Berichtsjahr 2025 nicht identifiziert. Im Kontext der physischen und transitorischen Effekte des Klimawandels erfolgte eine Neustrukturierung der entsprechenden Themen. Zudem ist der konkrete Anlass für die wesentlichen „Rechtlichen- und Compliance-Risiken“ im Berichtsjahr entfallen, weshalb diese nun als nicht mehr wesentlich eingestuft werden. Dies war insbesondere auf das rechtliche Risiko des „US-Sanktionsrisikos“ im Zusammenhang mit Geschäftsbeziehungen zu Iran Air zurückzuführen, das bislang als wesentliches finanzielles und Reputationsrisiko im Risikomanagementsystem geführt wurde. Auch für weitere rechtliche Risiken besteht derzeit kein Anlass für eine Risikomeldung. Alle weiteren Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden hinsichtlich ihrer zugrunde liegenden Annahmen im Berichtsjahr als stabil bewertet.

Prozess der Wesentlichkeitsanalyse

Die Analyse der doppelten Materialität wurde im Jahr 2024 für den Fraport-Konzern durchgeführt. Ziel war es, die wesentlichen tatsächlichen und potenziellen, positiven und negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu identifizieren beziehungsweise zu bestätigen. Diese dienten dem Konzern als Grundlage für die Entscheidung über die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen, was zu einer DMA führte. Dabei wurden die Vorgaben der ESRS beachtet.

Der Prozess begann mit einer umfassenden Bestandsaufnahme der potenziellen Themen als „long list“, die für Fraport und seine Stakeholder von Bedeutung sein könnten, um relevante Nachhaltigkeitsthemen gemäß ESRS 1, Absatz AR16, zu identifizieren. Neben den Anforderungen der ESRS fanden weitere Nachhaltigkeitsaspekte, wie die Sustainable Development Goals der UN, in der Themensammlung Beachtung. Dabei wurden auch die Auswirkungen auf Menschenrechte beachtet. Vorgenannter Prozess wurde durch ein Expertengremium durchgeführt.

Die Verantwortung für die kontinuierliche Betreuung und Weiterentwicklung der DMA liegt beim Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“. Durch laufende Anpassungen an geschäftliche Veränderungen wird sichergestellt, dass Relevanz und Genauigkeit der Bewertung jederzeit gewährleistet sind.

Zusammenstellung des Expertengremiums

Die Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2024 von einem Expertengremium durchgeführt, das sich aus Mitgliedern verschiedener Fachabteilungen sowie Vertretern der Konzern-Gesellschaften zusammensetzte. Im Expertengremium wurde die Wertschöpfungskette des Unternehmens repräsentiert. Das Gremium bündelte individuelles Fachwissen aus unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens mit dem Ziel einer ganzheitlichen und fundierten Analyse.

Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Konsolidierungskreises, wie in Angabepflicht SBM-3 beschrieben, wurden spezifische Tätigkeiten innerhalb der Organisation sowie Geschäftsbeziehungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette analysiert. Dies umfasst die Akteure in der Wertschöpfungskette und die Zuordnung ihrer Auswirkungen auf das Unternehmen und die Umwelt im Konzern. Dabei wurden auch geografische Gegebenheiten und andere Faktoren betrachtet, die zu einem erhöhten Risiko negativer Auswirkungen führen könnten.

Bei den Diskussionen diente der Standort Frankfurt als Modell für die Bewertung der Themen. Die Ergebnisse wurden durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt.

Im Rahmen der Experten-Workshops wurden Auswirkungen sowohl der eigenen Tätigkeiten als auch der Geschäftsbeziehungen im Konzern qualitativ bewertet. Hierdurch wurde eine differenzierte Sicht auf die direkten und indirekten Auswirkungen des Unternehmens erlangt.

Konsultationen mit Stakeholdern und internen/externen Experten

Die Betroffenheit der Stakeholder wurde im Jahr 2024 mithilfe eines webbasierten Stakeholder-Dialogs ermittelt. 21 Stakeholder-Gruppen, darunter Beschäftigte und ihre Vertreter, Passagiere, Airlines, Lieferanten und Dienstleister, Anwohner, Anteilseigner, Behörden, Analysten, Medien, Banken, NGOs und Verbände, wurden in vier Kategorien zusammengefasst: Beschäftigte, Kunden & Geschäftspartner, Eigentümer und Gesellschaft. Die Online-Umfrage wurde konzernweit in acht Sprachen durchgeführt und auf Kanälen unterschiedlichster Art kommuniziert (Internet, Intranet, LinkedIn, X (Twitter), Pressemitteilung, Passagierinterviews, Briefe an Funktionsträger, Mails an persönliche Kontakte etc.). Die Ergebnisse der Konsultation flossen in die Diskussionen und Bewertungen innerhalb der nachgelagerten Workshops ein.

Im Rahmen der Workshops wurden die Anliegen der Interessenträger darüber hinaus von internen Experten vertreten. Die Teilnehmer stammten aus den jeweiligen Fachbereichen der Fraport AG und verfügen über tiefe Kenntnis der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen, um die IROs zu bewerten und dazu beizutragen, die Sorgfaltspflichten des Unternehmens zu berücksichtigen. Bei den Diskussionen diente erneut der Standort Frankfurt als Modell für die Bewertung der Themen. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt.

Sämtliche Nachhaltigkeitsthemen wurden mit den benannten Experten überprüft, wobei der Fokus auf der Identifizierung von IROs auf Unternehmensebene lag. Die finanzielle Wesentlichkeit wurde separat auch unter Einbeziehung des Vorstands bewertet. Das Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen basierte auf einer Kombination aus

qualitativen und quantitativen Methoden und berücksichtigte sowohl die kurz- als auch die langfristigen Auswirkungen auf das Unternehmen und seine Stakeholder.

Entscheidungsfindung während des Workshops

Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde innerhalb der Expertenrunde während der Workshops im Jahr 2024 getroffen. Dieser Prozess basierte auf einer intensiven Diskussion und Analyse der verschiedenen Aspekte.

Die Entscheidungsfindung erfolgte auf der Grundlage der im Workshop ermittelten Informationen, wobei eine Kombination aus qualitativen und quantitativen Ansätzen genutzt wurde. Externe Studien wurden in den Workshops bei der Diskussion nicht explizit herangezogen. Nach der initialen Identifikation von Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden einige inhaltlich ähnliche Themen zusammengefasst. Hierbei wurden alle IROs detailliert bewertet.

Identifikation und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Alle tatsächlichen oder potenziellen positiven oder negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die das Unternehmen auf Menschen und die Umwelt hat, einschließlich der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, wurden im Jahr 2024 erörtert. Anschließend wurden die Auswirkungen hinsichtlich des Ausmaßes, des Umfangs und der Unabänderlichkeit bewertet.

Beim Ausmaß wurde die Größe oder Intensität einer Auswirkung auf einer Skala von 1 bis 4 (minimal; mittel; hoch; sehr hoch) bewertet. Wo der Vergleich mit einer ähnlichen Branche möglich war (zum Beispiel mit anderen Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich), wurde sie als Bewertungsmaßstab herangezogen. Der Umfang wurde anhand der Reichweite oder des Spektrums der Auswirkung ebenfalls auf einer Skala von 1 bis 4 bewertet. Das Kriterium der Unabänderlichkeit wurde ausschließlich bei negativen Auswirkungen bewertet und beschreibt die Möglichkeit, eine Auswirkung rückgängig zu machen oder zu mindern. Die Bewertung erfolgte anhand derselben Skala wie bei den übrigen Wirkungskriterien.

Für die Risiken und Chancen wurde die Bewertung von der Vorgehensweise im Risikomanagement abgeleitet. Dabei wurde die Bruttoeinschätzung durchgeführt. Die Risiken und Chancen wurden im Hinblick auf das Ausmaß der monetären und medialen Auswirkung auf einer Skala von 1 bis 4 (minimal; spürbar; Beeinflussung der Geschäftstätigkeit; hohe Einbußen) eingeordnet. Die Wahrscheinlichkeit wurde in der Abstufung 0,2 in je 0,2-Schritten bis 0,8 (unwahrscheinlich; möglich; wahrscheinlich; höchstwahrscheinlich) bewertet. Zusätzlich wurde entsprechend dem Risikomanagement auch eine Nettobetrachtung vorgenommen.

Für die Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden folgende kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte definiert: Die kurzfristige Betrachtung umfasst ein bis zwei Jahre, mittelfristig ist ein Zeitraum von zwei bis fünf Jahren und langfristig ist ein Zeithorizont von fünf bis zehn Jahren. Die so definierten Zeitspannen unterscheiden sich in der kurzfristigen Betrachtung von den Zeithorizonten gemäß ESRS 1. Dies steht im Zusammenhang mit der Stetigkeit und Konsistenz mit der Zeitbetrachtung im Rahmen des Risiko- und Chancenberichts. Bei der Bewertung von Klimarisiken wurden längere Zeiträume betrachtet. Nähere Angaben dazu finden sich im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“.

Bei Fraport wird großer Wert auf die Achtung und Förderung der Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette gelegt. Im Rahmen der ESRS werden menschenrechtliche Aspekte gesondert betrachtet und bewertet, um sicherzustellen, dass sie integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie sind. Dabei fließen die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich der Menschenrechte stets als tatsächliche IROs in die Berechnungen ein. Dies gewährleistet eine präzise Erfassung und Berücksichtigung menschenrechtlicher Themen in der Berichterstattung und trägt zu einer transparenten und verantwortungsvollen Unternehmensführung bei.

Bestimmung des Schwellenwerts und Priorisierung

Der Schwellenwert und die Bestimmung der Wesentlichkeit für die Berichterstattung entsprechen den Vorgaben im Risikomanagement auf Basis von Wahrscheinlichkeiten und finaler Bewertung (siehe Berichtsmatrix im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“), sofern Regeln der ESRS nicht entgegenstehen.

Sämtliche Themen, die die festgelegte Schwelle überschritten, wurden hervorgehoben und im Bericht gemäß den ESRS ausführlich behandelt.

Verwendete Input-Parameter

Die Daten und Informationen für die Analyse stammen direkt aus den Fachabteilungen. Die praxisnahen Datenquellen gewährleisten eine realitätsnahe und relevante Grundlage für die Bewertung der identifizierten Risiken und Chancen. Beispiele für solche Datenquellen sind Informationen zur Einhaltung von Schwellenwerten umweltschädlicher Stoffe, Fakten aus der Lieferkette, die vom Einkauf bereitgestellt wurden, und weitere spezifische Informationen aus verschiedenen Unternehmensbereichen. Schließlich wurden die Einschätzungen der Risiken im Risikoinventar der Fraport mittels der Risikoreports herangezogen.

Anwendung im Unternehmen

Fraport hat vorgenanntes Verfahren verwendet, um eine fundierte Grundlage für die Bestimmung der Angaben in ihrer Konzern-Nachhaltigkeitserklärung zu schaffen. Die Ergebnisse des Verfahrens sollen auch künftig regelmäßig überprüft werden, um die Genauigkeit und Aktualität der Bewertungen sicherzustellen.

Wie zuvor beschrieben, diente der Standort Frankfurt exemplarisch als „Modell“ für die Bewertung der Themen. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt.

Das Verfahren im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ detailliert erläutert. Die Schwellenwerte zur Bewertung und Einstufung von Nachhaltigkeitsrisiken, welche finanzielle Auswirkungen für den Fraport-Konzern haben könnten, werden analog zu anderen Risikoarten angewendet.

Finale Bewertung

Aus den Einzelbewertungen für Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit wird die maximale Ausprägung zur Gesamtbewertung der Schwere jeder positiven oder negativen Auswirkung herangezogen. Bei den Themenstandards wurden einzelne Angabepflichten gemäß dem Prozess der Wesentlichkeitsanalyse auf ihre Wesentlichkeit hin bewertet und die zu berichtenden Informationen entsprechend ausgewählt. Wenn die Wesentlichkeit nicht bestätigt wurde, wurden Datenpunkte ausgelassen.

Nachhaltigkeitsthemen und Unterthemen, die die festgelegte Wesentlichkeitsschwelle nicht überschritten haben, wurden aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Dies betraf die folgenden ESRS-Standards:

- E3 Wasser- und Meeresressourcen,
- E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme,
- E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft,
- S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette,
- S4 Verbraucher und Endnutzer.

Im Zuge der DMA wurden von den beteiligten Experten keine kurzfristige Gefährdung der Strategie oder der Geschäftsmodelle des Unternehmens geäußert. Der Schwerpunkt lag im Berichtsjahr 2025 auf der Umsetzung und Weiterentwicklung der abgeleiteten Maßnahmen.

Die im Konzern bestehenden Konzepte, Strategien sowie die damit verbundenen Maßnahmen, Parameter und Ziele wurden im Berichtsjahr für die Berichterstattung konsolidiert und auf ihre Aktualität überprüft. Auf Basis der Überprüfung 2025 erfolgte bei Bedarf eine Anpassung und regionale Verfeinerung der Wesentlichkeitsbewertung (siehe themenbezogene Abschnitte). Um die kontinuierliche Relevanz und Wirksamkeit der DMA sicherzustellen, ist auch für die kommenden Jahre eine regelmäßige Überprüfung und Weiterentwicklung der Bewertungsmaßstäbe vorgesehen.

Die folgende Grafik stellt das Ergebnis der DMA im Berichtsjahr 2025 dar:

Wesentlichkeitsmatrix



Überblick der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

	Sozialer/Umwelt-Impact	Geschäftlicher Effekt	Ausgelöster ESRS-Standard
Positive Auswirkung/Chance	<ul style="list-style-type: none"> • Integrativer Arbeitgeber • Starke Arbeitnehmerbeteiligung 		S1 Eigene Belegschaft
	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsfaktor 		S3 Betroffene Gemeinschaften
Negative Auswirkung/Risiko	<ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit • Fehlende Entwicklungspfade 		S1 Eigene Belegschaft
	<ul style="list-style-type: none"> • Schallimmissionen • Terroranschläge 		S3 Betroffene Gemeinschaften
	<ul style="list-style-type: none"> • Treibhausgasemissionen • Energieverbrauch 	<ul style="list-style-type: none"> • Extremwetterlagen • Erhöhte Standortkosten 	E1 Klimawandel
	<ul style="list-style-type: none"> • Luftschadstoffe 		E2 Umweltverschmutzung
	<ul style="list-style-type: none"> • Korruption 	<ul style="list-style-type: none"> • Cyberrisiken 	G1 Unternehmensführung

Rolle von Nachhaltigkeits- und Risikomanagement

Das Nachhaltigkeits- und das Risikomanagement spielen eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Implementierung der Kontrollverfahren. Diese Abteilungen sind verantwortlich für die Konsolidierung der Workshopergebnisse über alle identifizierten Themen hinweg. Die Bewertungsskalen für Risiken und Chancen wurden vom bestehenden Konzern-Risikomanagement übernommen. Die Bewertung der Auswirkungen wurde an die bestehende Skala angelehnt.

Anlage B – Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Angabepflicht	Datenpunkt	Thema der Angabepflicht	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungs-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlichkeit	Verweis
ESRS 2 GOV-1	21d	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	X		X		Wesentlich	ESRS 2 GOV-1
ESRS 2 GOV-1	21e	Prozentsatz der unabhängigen Leitungsorganmitglieder			X		Wesentlich	ESRS 2 GOV-1
ESRS 2 GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	X				Wesentlich	ESRS 2 GOV-4
	40d-i	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	X	X	X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS 2 SBM-1	40d-ii	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	X		X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS 2 SBM-1	40d-iii	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	X		X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS 2 SBM-1	40d-iv	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak			X		Wesentlich	ESRS 2 SBM-1
ESRS E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050				X	Wesentlich	ESRS E1-1
ESRS E1-1	16g	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind		X	X		Wesentlich	ESRS E1-1
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	X	X	X		Wesentlich	ESRS E1-4
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	X				Wesentlich	ESRS E1-5
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	X				Wesentlich	ESRS E1-5
ESRS E1-5	40-43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	X				Wesentlich	ESRS E1-5
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	X	X	X		Wesentlich	ESRS E1-6
ESRS E1-6	53-55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	X	X	X		Wesentlich	ESRS E1-6
ESRS E1-7	56	Abbau von Treibhausgasen und CO ₂ -Gutschriften				X	Nicht wesentlich	
ESRS E1-9	66	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken			X		Wesentlich	ESRS E1-9
ESRS E1-9	66a	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko		X			Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS E1-9	66c	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden					Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS E1-9	67c	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen		X			Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS E1-9	69	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen			X		Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS 2 SBM3 – S1	14f	Risiko von Zwangsarbeit	X				Nicht wesentlich	ESRS 2 SBM3 – S1
ESRS 2 SBM3 – S1	14g	Risiko von Kinderarbeit	X				Nicht wesentlich	ESRS 2 SBM3 – S1
ESRS S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	X				Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden			X		Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	X				Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-1	23	Strategie oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen	X				Wesentlich	ESRS S1-1
ESRS S1-3	32c	Bearbeitung von Beschwerden	X				Wesentlich	ESRS S1-3
ESRS S1-14	88b-c	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	X		X		Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS S1-14	88e	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	X				Nicht berichtet (Phase-In)	
ESRS S1-16	97a	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	X		X		Wesentlich	ESRS S1-16
ESRS S1-16	97b	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	X				Wesentlich	ESRS S1-16
ESRS S1-17	103a	Fälle von Diskriminierung	X				Wesentlich	ESRS S1-17
ESRS S1-17	104a	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	X		X		Wesentlich	ESRS S1-17
ESRS S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	X				Wesentlich	ESRS S3-1
ESRS S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	X		X		Wesentlich	ESRS S3-1
ESRS S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	X				Wesentlich	ESRS S3-4
ESRS G1-1	10b	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	X				Nicht berichtet (Phase-In)	ESRS G1-1
ESRS G1-1	10d	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	X				Nicht berichtet (Phase-In)	ESRS G1-1
ESRS G1-4	24a	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	X		X		Wesentlich	ESRS G1-4
ESRS G1-4	24b	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	X				Wesentlich	ESRS G1-4

Umweltinformationen

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 Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 (im Folgenden EU-Taxonomie) als Instrument zur Klassifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten verabschiedet. Die EU-Taxonomie ist ein Schlüsselement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Durch die Verordnung werden vordefinierte Wirtschaftstätigkeiten hinsichtlich ihres Beitrags zur Verwirklichung der sechs Umweltziele – **Klimaschutz** (CCM), **Anpassung an den Klimawandel** (CCA), **Wasser- und Meeresressourcen** (WTR), **Kreislaufwirtschaft** (CE), **Umweltverschmutzung** (PPC) und **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** (BIO) – der Europäischen Kommission einheitlich bewertet. Ein Ziel ist es, eine bessere Vergleichbarkeit der Unternehmen zu erreichen.

Hinweis zur Anwendung der Delegierten Verordnung

Im Januar 2026 hat die Europäische Kommission eine neue Delegierte Verordnung (EU) 2026/73 veröffentlicht, die die Berichtsanforderungen zur EU-Taxonomie vereinfacht. Die neuen Vorschriften werden bei Fraport mit dem Berichtsjahr 2025 angewendet. Regelungen oder Methoden der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 wurden dort angewendet, wo dies explizit an entsprechender Stelle erläutert ist.

In diesem Abschnitt werden die KPIs, Anteil der Umsatzerlöse und der Investitionsausgaben (CapEx) im Konzern für den Berichtszeitraum 2025 dargestellt, die im Zusammenhang mit den sechs Umweltzielen der Europäischen Kommission stehen. Diese Anteile sind gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomie sowie den ergänzenden delegierten Rechtsakten taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform. Bei Fraport tragen die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten zu den Umweltzielen **Klimaschutz** und **Kreislaufwirtschaft** bei.

Definitionen

Eine **taxonomiefähige** Wirtschaftstätigkeit gilt als solche, wenn sie in den delegierten Rechtsakten zu den sechs Umweltzielen beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit eines oder alle in den delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Im Umkehrschluss sind alle Wirtschaftstätigkeiten, die nicht in den delegierten Rechtsakten beschrieben sind, 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 (Wesentlicher Beitrag).
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele (Do No Significant Harm, DNSH).
- Sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt (Mindestschutz).

Übersicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im Fraport-Konzern

Umweltziel	Wirtschaftstätigkeit	Tätigkeit bei Fraport	Standort
Klimaschutz (CCM)	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Fotovoltaikanlagen	Frankfurt, Bulgarien, Griechenland
Klimaschutz (CCM)	4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Umspannstation	Slowenien
Klimaschutz (CCM)	6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Passagier-Transport-System (PTS)	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	6.17 CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	400 Hz-Anlagen, PCA-Anlagen, Stromladestationen für E-Fahrzeuge im Flughafenbetrieb	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	Gepäckförderanlage, Bodenverkehrsfahrzeuge	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Terminalbeleuchtung und Vorfeldbefehuerung mit LEDs	Frankfurt, Griechenland
Klimaschutz (CCM)	7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	Ladesäulen im Parkhaus und auf zu Gebäude gehörenden Parkplätzen	Frankfurt, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Technikzentralen, intelligente Zähler, Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Fotovoltaikanlage auf Dach	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Neubau, Renovierung und Vermietung von Gebäuden	Konzern
Kreislaufwirtschaft (CE)	3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen	Sanierung von Rollbahnen und Vorfeldflächen	Konzern

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten im Fraport-Konzern

Nach einer Prüfung des wesentlichen Beitrags, der DNSH-Kriterien sowie Mindestschutzanforderungen verbleiben die nachfolgenden taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten:

- 4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur
- 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr
- 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
- 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Beurteilung der Taxonomiekonformität

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

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

- Die freistehenden **Fotovoltaikanlagen**, die unter der Wirtschaftstätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ klassifiziert sind, erzeugen Strom mittels Fotovoltaik-Technologie. Sie sind nicht mit einem bestehenden Gebäude verbunden und grenzen sich somit von der Wirtschaftstätigkeit „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ ab. Hierunter fällt zum einen die Fotovoltaikanlage an der Startbahn West in Frankfurt. Zudem wurde in Bulgarien jeweils eine Fotovoltaikanlage an den Konzern-Flughäfen Varna und Burgas errichtet. Bei Fraport Greece wurde am Flughafen Thessaloniki ebenfalls eine Fotovoltaikanlage installiert.
- Bei Fraport Slowenien wurde eine **Umspannstation** installiert. Das ist eine Einrichtung, die elektrische Energie von einer Spannungsebene auf eine andere transformiert und verteilt. Die Infrastruktur dient direkt der Bereitstellung von Strom für Ladepunkte von Elektrofahrzeugen. Die Umspannstation fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“. Sie erfüllt das Kriterium 2. b), da sie eine unterstützende elektrische Infrastruktur für die Elektrifizierung des Verkehrs darstellt.
- Das **Passagier-Transport-System** am Frankfurter Flughafen fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Es leistet einen wesentlichen Beitrag gemäß Kriterium (a), da es keine direkten CO₂-Emissionen verursacht.
- Unter die Wirtschaftstätigkeit „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ fällt gemäß Buchstabe (b) die Installation von **400-Hz-** und **PCA-Anlagen**, die Flugzeuge mit Bodenstrom sowie vorkonditionierter Luft versorgen. In diesem Zusammenhang wurden sowohl 400-Hz- als auch PCA-Anlagen am Standort Frankfurt angeschafft. Zusätzlich erfolgte die Installation von 400-Hz-Anlagen am Konzern-Standort in Bulgarien. Nach Buchstabe (c) zählen **Stromladestationen** für den flughafeneigenen Betrieb ebenfalls in diese Wirtschaftstätigkeit. In diesem Zusammenhang wurden in Frankfurt im Rahmen des Projekts „ReSkaLa@FRA“ ein Bus-Ladedepot für Elektrobusse errichtet und im Rahmen des Projekts „Fast Charging 4FRA“ spezielle Ladeeinrichtungen installiert, die von Lufthansa LEOS, dem Bodendienstleister der Lufthansa, für batterieelektrische Flugzeugschlepper genutzt werden sollen. Darüber hinaus wurden am Konzern-Standort in Slowenien eine Ladesäule und 25 Drehstrom-Ladepunkte für elektrische Fahrzeuge im flughafeneigenen Betrieb eingerichtet.
- Die elektrisch betriebene **Gepäckförderanlage** in Frankfurt fällt unter Buchstabe (c) der Wirtschaftstätigkeit „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ und verursacht keine direkten CO₂-Abgasemissionen. Darüber hinaus betrifft diese Wirtschaftstätigkeit elektrische **Bodenverkehrsfahrzeuge** in Frankfurt sowie an den Konzern-Standorten in Slowenien und Bulgarien der durch die EU-Taxonomie definierten Fahrzeugkategorien a), b) und c).
- Die **Ladestationen** im Parkhaus des Terminal 3 in Frankfurt fallen unter die Wirtschaftstätigkeit „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**, hauptsächlich in den bestehenden Terminals 1 und 2 in Frankfurt, fallen unter die Wirtschaftstätigkeit „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Der wesentliche Beitrag wird 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 Wirtschaftstätigkeit 7.5 Buchstabe (c), sowie die Installation von **Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion** und **Dachbegrünung** in Terminal 3 unter Buchstaben (d).
- Die Installation von einer **Fotovoltaikanlage auf dem Dach** einer Luftfrachthalle in der Cargo City Süd in Frankfurt fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ gemäß Buchstaben (a), da es sich um ein Fotovoltaiksystem handelt. Diese Anlage dient primär der Versorgung des jeweiligen Gebäudes und sind somit unmittelbar mit diesem verbunden. Im Gegensatz zur Wirtschaftstätigkeit 4.1 ist es ein fest integrierter Bestandteil des Gebäudes.
- Der **Betrieb von acht Terminal-Gebäuden** bei Fraport Greece ist der Wirtschaftstätigkeit „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ zugeordnet. Der wesentliche Beitrag ist erfüllt, da die betreffenden Terminal-Gebäude zu den oberen 15 % des nationalen Gebäudebestands in Griechenland in Bezug auf Energieeffizienz gehören. Zudem werden sie als großes Nichtwohngebäude durch Überwachung und Bewertung der Energieeffizienz effizient betrieben.

Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

Der Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels 2) **Anpassung an den Klimawandel** wird für alle relevanten Wirtschaftstätigkeiten 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 taxonomiekonformen Tätigkeiten bewertet werden müssen.

Im Berichtsjahr wurde eine Klimarisikoanalyse gemäß den Anforderungen der ESRS durchgeführt (siehe Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“). Aufbauend auf dieser Analyse wurden zusätzlich sämtliche taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten hinsichtlich potenzieller klimabezogener Risiken und ihrer Vulnerabilität überprüft. Dabei konnten für keine der betrachteten Wirtschaftstätigkeiten des Fraport-Konzerns wesentliche Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit festgestellt werden. Entsprechend wurden bislang keine spezifischen Anpassungsmaßnahmen getroffen oder geplant.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 3) **Wasser- und Meeresressourcen** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftstätigkeiten „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Die hierunter ausgeführten Wirtschaftstätigkeiten erforderten keine Umweltverträglichkeitsprüfungen oder wurden von der Umweltbehörde auf deren Notwendigkeit geprüft, wobei kein Bedarf festgestellt wurde.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 4) **Kreislaufwirtschaft** beeinträchtigt wird, sind bei den Wirtschaftstätigkeiten „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“, „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Die Fraport AG ist zur Einhaltung der geforderten Abfallbewirtschaftung durch die europäische und deutsche Abfallgesetzgebung verpflichtet, insbesondere gemäß § 6 des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der damit verbundenen Abfallhierarchie. Auch an den Konzern-Standorten in Bulgarien, Slowenien und Griechenland greifen entsprechende nationale und europäische Gesetzgebungen. Darüber hinaus sind sie bei der Wirtschaftstätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ relevant, in welchen eine Bewertung der Verfügbarkeit langlebiger und recyclingfähiger Geräte und Bauteile gefordert ist. Hier sind am Standort Frankfurt sowie an den Konzern-Standorten in Bulgarien und Griechenland Fotovoltaikanlagen im Einsatz, die eine lange Lebensdauer aufweisen und aus Komponenten bestehen, die sowohl langlebig als auch gut recyclingfähig sind, sodass eine spätere Demontage und Wiederverwertung möglich bleibt.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 5) **Umweltverschmutzung** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftstätigkeiten „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“, „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Für die Umspannstation am Konzern-Standort in Slowenien werden keine polychlorierten Biphenyle verwendet, deren Einsatz in der EU seit 2019 verboten ist. Kriterien a) und b) des DNSH-Kriteriums sind nicht relevant, da es sich nicht um eine oberirdische Hochspannungsleitung handelt. Für das Passagier-Transport-System unter der Wirtschaftstätigkeit 6.3 am Standort Frankfurt sind die entsprechenden Kriterien unerheblich, da sie sich ausschließlich auf Straßenfahrzeuge der Klasse M beziehen und das Passagier-Transport-System nicht unter diese Klasse fällt. Bei den verbleibenden Wirtschaftstätigkeiten werden keine wesentlichen Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen bei Bau und Wartung verursacht, da die Maßnahmen klein und von begrenztem Umfang sind. Die Arbeiten erfordern nur minimale Eingriffe und werden unter Einhaltung der nationalen Gesetzgebungen in Deutschland, Griechenland, Slowenien und Bulgarien, wie der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung und weiterer genereller Arbeitsschutzverordnungen, durchgeführt. Die für die Wirtschaftstätigkeit 6.20 relevante Anlage C enthält technische Bewertungskriterien, die nur dann relevant sind und eingehalten werden müssen, wenn die Wirtschaftstätigkeit den beschriebenen Elementen entspricht. Da die Nutzung der Anlage jedoch keine Herstellung, kein Inverkehrbringen oder keine Verwendung der betreffenden Chemikalien oder anderer betroffener Stoffe beinhaltet, sind die technischen Bewertungskriterien hier nicht anwendbar.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 6) **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftstätigkeiten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität“ und „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ relevant. Diese Kriterien basieren im Wesentlichen auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Achtung biodiversitätssensibler Gebiete. Die hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden genehmigt sowie weitere Standort-Überprüfungen abgeschlossen.

Für die Wirtschaftstätigkeiten „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“, „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ und „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ sind für die Umweltziele 3) bis 6) keine DNSH-Kriterien definiert.

Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

Im Rahmen des Mindestschutzes werden verschiedene Anforderungen hinsichtlich der Implementierung von Verfahren gestellt, die sich unter anderem an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie weiteren Regulierungsinitiativen orientieren. Die Erfüllung des geforderten Mindestschutzes ist dabei eine Voraussetzung, um eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig und damit als taxonomiekonform zu klassifizieren. Zur Umsetzung und Sicherstellung des Mindestschutzes hat Fraport sich am Final Report on Minimum Safeguards der Platform on Sustainable Finance vom 11. Oktober 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 geprüft, 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. Die Beurteilung ergab, dass alle Kriterien eingehalten wurden.

Für die Maßnahmen, die Fraport in den Themenfeldern Menschenrechte sowie Korruption & Bestechung implementiert hat, wird auf die Ausführungen in den Kapiteln „ESRS S1 Eigene Belegschaft“, „ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften“ und „ESRS G1 Unternehmensführung“ verwiesen.

Im Themenfeld Besteuerung unterliegt Fraport den landestypischen Steuergesetzen und -regularien, deren Umsetzung und Einhaltung durch die Steuerabteilung beziehungsweise Betriebs- und Abschlussprüfungen überwacht und sichergestellt werden. Im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrecht werden regelmäßige Compliance-Risikoanalysen und Mitarbeiterschulungen durchgeführt. Zu letzterem wird ebenfalls auf die Ausführungen im Kapitel „ESRS G1 Unternehmensführung“ verwiesen.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Zur Vermeidung jeglicher Doppelzählung bei der Zuordnung der Umsatz- und CapEx-KPIs im Zähler über die Wirtschaftstätigkeiten hinweg wurde eine klare und eindeutige Zuordnungsmethode implementiert, die sicherstellt, dass jede Wirtschaftstätigkeit nur einmal erfasst wird.

Umsatz Kennzahl

Der Anteil des **taxonomiefähigen Konzern-Umsatzes** wurde als der Teil des Nettoumsatzes berechnet, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten stammt (Zähler). Dieser wurde durch den Nettoumsatz geteilt (Nenner; entspricht den Konzern-Umsatzerlösen, die auch dem Konzern-Anhang Tz. 5 zu entnehmen sind).

Fraport hat Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten im Bereich der Vermietung von Gebäuden verbunden sind. Dies betrifft die Wirtschaftstätigkeit „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Gebäuden spiegeln sich hauptsächlich in den Umsätzen der Segmente Retail & Real Estate sowie International Activities & Services wider. Darüber hinaus erzielt Fraport taxonomiefähige Umsatzerlöse durch die Bereitstellung des Passagier-Transport-Systems. Dies fällt unter die Wirtschaftstätigkeit „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Die Kosten dafür werden innerhalb der Flughafentgelte des Segments Aviation an Fluggesellschaften weiterverrechnet. Zur Ermittlung des taxonomiefähigen Anteils wurde ausgehend von der Kostenbasis ein Verteilschlüssel angewandt, um eine sachgerechte Verrechnung zu den Entgelten zu gewährleisten. Fraport erzielt zudem durch die Wirtschaftstätigkeit „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ taxonomiefähige Umsatzerlöse, sowohl am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen. Analog zur Berechnungssystematik der Wirtschaftstätigkeit 6.3 wird ein Verteilschlüssel ermittelt, um eine sachgerechte Verrechnung der Entgelte zu gewährleisten.

Bei den Bodenabfertigungsdiensten im Luftverkehr (6.20) resultieren **taxonomiekonforme Umsatzerlöse** mit 138,83 Mio € (im Vorjahr: 149,68 Mio €). Weiterhin bestehen taxonomiekonforme Erlöse aus der Vermietung (7.7) bei Fraport Greece in Höhe von 72,64 Mio € (im Vorjahr: 66,85 Mio €). Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse des Passagier-Transport-Systems (6.3) stiegen auf 56,96 Mio €, was insbesondere auf die gestiegene Passagierzahl zurückzuführen ist (im Vorjahr: 47,45 Mio €).

Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme **Umsatzerlöse** sind im folgenden Abschnitt beschrieben. Die taxonomiefähigen Umsatzerlöse aus den Bodenabfertigungsdiensten im Luftverkehr (6.20) beliefen sich auf 809,05 Mio € (im Vorjahr: 679,92 Mio €). Bei der Vermietung von Gebäuden (7.7) ist ein Anstieg der taxonomiefähigen Umsatzerlöse auf 780,63 Mio € zu verzeichnen (im Vorjahr: 759,53 Mio €).

Investitionsausgaben (CapEx-)Kennzahl

Die CapEx-Kennzahl, die den Anteil der **taxonomiefähigen Investitionsausgaben** angibt, entspricht den nach der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 anrechenbaren Investitionen (Zähler) geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner).

Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des Geschäftsjahres. Dies umfasst den Zugang von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40). Die gesamten Zugänge sind dem Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie dem Konzern-Anlagenspiegel zu entnehmen.

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 Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (Buchstabe a) des Annex I zum delegierten Rechtsakt nach Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178, zuzüglich
- Investitionen, die sich auf den Erwerb von Produktion sowie 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 nach Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178.

Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (Buchstabe a), sind insbesondere der Wirtschaftstätigkeit „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ zuzuordnen. Da die Wirtschaftstätigkeit sowie der Betrieb des Passagier-Transport-Systems ohne die entsprechende Schieneninfrastruktur beziehungsweise ohne die Stationen nicht ausgeübt werden können, sieht Fraport die in diesem Zusammenhang stehenden Investitionsausgaben als mit der Wirtschaftstätigkeit 6.3 verbunden an.

Alle taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Zugänge sind Investitionen in Infrastruktur und Terminal-Gebäuden zuzuordnen.

Die **taxonomiekonformen Investitionsausgaben** im Bereich Passagier-Transport-System (6.3) sind im Vergleich zum Vorjahr auf 46,01 Mio € gesunken (im Vorjahr: 132,68 Mio €). Der Rückgang resultiert daraus, dass die Erweiterung des Bahnsystems zum Terminal 3 abgeschlossen wurde. Die Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr (6.20) weisen taxonomiekonforme Zugänge in Höhe von 41,50 Mio € (im Vorjahr: 50,16 Mio €) auf, wobei der wesentliche Teil auf die Gepäckförderanlage im Terminal 3 entfällt. Weitere taxonomiekonforme Zugänge betreffen die Installation, Wartung und Reparatur von Geräten (7.5) mit 38,66 Mio € (im Vorjahr: 44,97 Mio €). Bei der Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie (4.1) belaufen sich die taxonomiekonformen Zugänge auf 13,53 Mio € (im Vorjahr: 12,64 Mio €).

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Beträge sind **taxonomiefähige**, aber nicht taxonomiekonforme **Investitionsausgaben**. So wurden durch den Erwerb von und das Eigentum an Gebäuden (7.7) taxonomiefähige Investitionsausgaben in Höhe von 599,50 Mio € ausgewiesen (im Vorjahr: 1.196,83 Mio €). Der Rückgang ist hauptsächlich auf den bevorstehenden Abschluss der Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 sowie die Fertigstellung des neuen Terminals am Konzern-Flughafen in Lima zurückzuführen. Die Investitionsausgaben in die Wartung von Straßen und Autobahnen (3.4) stiegen auf 81,37 Mio € (im Vorjahr: 41,65 Mio €), was im Wesentlichen dem Beginn eines Großprojekts zur Start- und Landebahnsanierung am Konzern-Flughafen Burgas geschuldet ist.

Betriebsausgaben (OpEx-)Kennzahl

Die Betriebsausgaben gemäß der EU-Taxonomie umfassen direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur beziehen. Ebenso fallen hierunter sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens durch das Unternehmen oder Dritte.

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen zusammengefassten Lagebericht verwendet wird (siehe Kapitel „Glossar“). So sind beispielsweise keine Aufwendungen für Versorgungsleistungen, wie Energieaufwendungen, in der Definition gemäß EU-Taxonomie enthalten. Die Ermittlung der Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie erfolgt ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing.

Fraport nimmt mit dem Berichtsjahr 2025 die Option in Anspruch, auf die Ausweisung der OpEx-KPI zu verzichten, weil die operativen Aufwendungen für das Geschäftsmodell nicht wesentlich sind. Hintergrund ist das infrastruktur- und investitionsgetriebene Geschäftsmodell von Fraport, bei dem die Planung, Realisierung und der Betrieb von Flughafeninfrastrukturen im Mittelpunkt stehen und die Unternehmenssteuerung sowie die strategische Ausrichtung vor allem durch langfristige Investitionen geprägt sind. Zwar sind operative Aufwendungen wie Instandhaltung, Reparaturen oder kurzfristiges Leasing für den laufenden Betrieb relevant, doch der nach EU-Taxonomie definierte OpEx machte mit rund 200 Mio € im Jahr 2024 lediglich 5,3 % des gesamten betrieblichen Aufwands aus und ist daher für die steuerungs- und entscheidungsrelevanten Aspekte des Geschäftsmodells von untergeordneter Bedeutung. Zudem fällt kein OpEx für Forschung und Entwicklung an.

Meldebogen Gesamt-KPIs

KPI	Gesamt	Anteil taxonomie- fähiger Tätigkeiten	Taxonomiekon- forme Tätigkeiten	Anteil der taxono- miekonformen Tätigkeiten	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen		
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	in Mio €	%	in Mio €	%	%	%	%
Umsatz	4.432,20	41,92	268,43	6,06	6,06		
CapEx	1.390,40	61,26	145,05	10,43	10,43		
OpEx	215,39						

Meldebogen Umsatz

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Anteil des taxono- miefähigen Umsatz	Taxonomiekonfor- mer Umsatz	Anteil des taxono- miekonformen Umsatzes	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten	
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	in Mio €	%	in Mio €	%	%	%
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	1,29	56,96	1,29	1,29	
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	21,39	138,83	3,13	3,13	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	19,25	72,64	1,64	1,64	
Summe der Konformität nach Ziel					6,06	
Gesamt-Umsatz		41,92	268,43	6,06	6,06	

Meldebogen Investitionsausgaben (CapEx)

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Anteil des taxono- miefähigen CapEx	Taxonomiekonfor- mer CapEx	Anteil des taxono- miekonformen CapEx	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten	
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
		%	in Mio €	%	%	%
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	5,85	0,00	0,00		
Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	CCM 4.1	0,97	13,53	0,97	0,97	
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9	0,02	0,31	0,02	0,02	
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	3,31	46,01	3,31	3,31	
CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,33	4,65	0,33	0,33	
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	4,42	41,50	2,98	2,98	
Installation, Wartung und Reparatur von energie- effizienten Geräten	CCM 7.3	0,42	0,00	0,00	0,00	
Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,02	0,28	0,02	0,02	
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	2,78	38,66	2,78	2,78	
Installation, Wartung und Reparatur von Techno- logien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,01	0,11	0,01	0,01	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	43,12	0,00	0,00	0,00	
Summe der Konformität nach Ziel					10,43	
Gesamt-CapEx		61,26	145,05	10,43	10,43	

Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen			Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete unwesentliche Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten 2024	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten 2024
Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt					
(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
%	%	%	%	%	%	in Mio €	%
			0,00	0,00	–	263,98	5,96
0,00			3,17	0,00	–	250,31	13,56
						20,37	10,14

Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten					Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt				
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
%	%	%	%	E	T	%	
						100,00	
						14,65	
						8,51	
				0,00	0,00	14,45	

Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten					Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt				
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
%	%	%	%	E	T	%	
	0,00					0,00	
						100,00	
				E		100,00	
						100,00	
				E		100,00	
						67,49	
						0,00	
				E		100,00	
				E		100,00	
				E		100,00	
						0,00	
	0,00			3,17 %	0,00	17,03	

Angaben zu ESRS E1 Klimawandel

ESRS 2 Allgemeine Angaben

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die daraus resultierenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Ein Bestandteil der Umweltpolitik von Fraport ist der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen.

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Fraport AG ist an klimabezogene Erwägungen geknüpft, wobei ein spezifisches Vergütungsziel die Reduktion der Emissionen in Scope 1 und 2 auf 105.000 Tonnen CO₂e bis 2028 vorsieht. Dieses Zwischenziel unterstützt maßgeblich das übergeordnete Ziel des Fraport-Konzerns, den eigenen Dekarbonisierungspfad konsequent umzusetzen.

Die Vergütung des Aufsichtsrats beinhaltet keine variable Komponente und ist somit nicht an die Erreichung von klimabezogenen Zielen gekoppelt.

Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung, der an klimabezogene Ziele geknüpft ist, beträgt für das Berichtsjahr 0 %, da in der kurzfristigen erfolgsabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 keine Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt wurden und die Performance-Periode der langfristigen variablen Vergütung den Zeitraum 2025 bis 2028 umfasst.

Für weitere Ausführungen zur Einbeziehung von nachhaltigkeitsbezogener Leistung in Anreizsysteme siehe auch Angabepflicht GOV-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“.

Angabepflicht E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

Laut Weltklimarat (IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change) soll bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität erreicht werden, um die Erderwärmung auf 1,5 °C zu beschränken. Im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen und dessen 1,5-Grad-Ziel haben sich die Mitglieder des ACI (Airports Council International) Europe, darunter auch Fraport für den Flughafen Frankfurt, dazu verpflichtet, bis 2050 die THG-Emissionen in ihrer direkten Verantwortung auf null zu senken („Net Zero Carbon“ gemäß IPCC).

Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Vorstand im Jahr 2022 den „Masterplan Dekarbonisierung“ für die Fraport AG verabschiedet und für alle Bereiche und Konzern-Gesellschaften als Grundsatzpapier zur Berücksichtigung in den weiteren Planungsdokumenten vorgegeben. Nach der Umsetzung für die Fraport AG wurde der „Masterplan Dekarbonisierung“ im Laufe des Geschäftsjahres 2023 erfolgreich im gesamten Fraport-Konzern ausgerollt. Der Masterplan ist eine wichtige strategische Maßnahme der Konzernstrategie Fraport.2030 (siehe Angabepflicht E1-2). Er wird jährlich im Rahmen des Dekarbonisierungsboardes überprüft und bei Bedarf aktualisiert. Die im Masterplan beschriebenen Elemente werden von den zuständigen Bereichen umgesetzt.

Der Masterplan verpflichtet die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften weltweit, das Ziel Net Zero in Scope 1 und 2 bereits im Jahr 2045 zu erreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften teilweise nur auf Teilbereiche einzelner Flughäfen erstrecken. In diesen Fällen liegt die Verantwortung der Fraport nicht für den gesamten Flughafenbetrieb, sondern ausschließlich für die von ihr betriebenen beziehungsweise kontrollierten Bereiche. Zusätzlich beschreibt der Masterplan weitere Scope 1 und 2 Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040. Für den Konzern wird bis 2030 eine Reduktion der THG-Emissionen (Treibhausgasemissionen) auf 95.000 t CO₂e und bis 2040 auf 40.000 t CO₂e angestrebt. Für die Fraport AG sollen die THG-Emissionen bis 2030 auf 50.000 t CO₂e und bis 2040 auf 25.000 t CO₂e gesenkt werden. Die Ziele sollen ohne Kompensation erreicht werden.

Aktuelle Zielsetzung der Fraport AG und des Konzerns zur THG-Reduktion (Scope 1 & 2)

	2030	2040	2045
Fraport AG	50.000 t CO ₂ e	25.000 t CO ₂ e	0 t CO ₂ e (Net Zero)
Fraport-Konzern	95.000 t CO ₂ e	40.000 t CO ₂ e	0 t CO ₂ e (Net Zero)

Für eine ausführliche Darstellung der Ziele und deren Erreichung sowie ihrer Vereinbarkeit mit dem Pariser Abkommen wird auf die Angabepflicht E1-4 verwiesen. Die dem Masterplan zugrunde liegenden Emissionen entsprechen der Bilanzierung gemäß der

Angabepflicht E1-6, die auch die Emissionen aus Energieverbräuchen des Konsolidierungskreises gemäß der Angabepflicht E1-5 umfasst.

Für die Reduktion der Scope-3-Emissionen, welche die Emissionen aus der Wertschöpfungskette umfassen, hat Fraport keine Ziele festgelegt. Bei Flughafenbetreibern werden die Scope-3-Emissionen im Wesentlichen durch den Flugverkehr sowie durch die landseitigen Zu- und Ablieferverkehre bestimmt. Der Luftverkehr gilt als schwer zu dekarbonisierender Sektor, da insbesondere für mittlere und lange Distanzen auf absehbare Zeit keine Technologien mit hinreichender Energiedichte am Markt verfügbar sein werden. Innovative Antriebstechnologien wie Wasserstoff für kurze und mittlere Strecken befinden sich momentan noch in einem frühen Entwicklungsstadium. Für Drop-In-Treibstoffe, auch bekannt als Sustainable Aviation Fuel, fehlen derzeit ausreichende Produktionskapazitäten, um die benötigten Mengen zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen. Der europäische Luftverkehr ist im internationalen Vergleich am stärksten reguliert und auf Dekarbonisierung ausgerichtet. Daher steht der europäische Luftverkehrssektor unter erheblichem Druck, nachhaltige Lösungen zu finden. Am Flughafen Frankfurt hat Fraport gemeinsam mit der Deutsche Lufthansa AG Ansätze zur Reduktion von Kerosinverbrauch und Emissionen aus dem Luftverkehr erfolgreich erprobt und in den Regelbetrieb überführt. Hierbei erhält Fraport Unterstützung vom Kompetenzzentrum für Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr (CENA – Climate, Environment and Noise Protection in Aviation) des Landes Hessen.

Der bislang auf die Scope 1 und 2 Emissionen fokussierte Masterplan Dekarbonisierung ist in Handlungsfelder strukturiert, die drei Dekarbonisierungshebel ergeben. Durch diese Einteilung können die Ziele der Energieverbrauchsminderung und Dekarbonisierung zugewiesen und Prozessverantwortliche klar benannt werden. Die Dekarbonisierungshebel sind „Energiebedarf reduzieren“, „Energieträger wechseln“ und „Emissionsfreie Energie nutzen“.

Das Maßnahmenpaket „**Energiebedarf reduzieren**“ unterstützt die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele. Im Bereich der Scope 2 Maßnahmen werden Maßnahmenpakete zusammengefasst, die den Verbrauch von Strom, Wärme und Kälte senken. Diese Maßnahmen werden im Rahmen von Sanierungen, Instandsetzungen und dem Austausch von Altanlagen kontinuierlich umgesetzt. Dabei werden die Vorgaben des Energieeffizienzgesetzes sowie EU-Richtlinien für den Standort Frankfurt berücksichtigt.

Das Maßnahmenpaket „**Energieträger wechseln**“ zielt auf den Übergang von fossilen zu nicht-fossilen Energieträgern ab. Dies betrifft die THG-Emissionen aus der Verbrennung von Kraft- und Brennstoffen, die bilanziell dem Scope 1 von Fraport zugeordnet werden, und soll zur Reduktion der THG-Emissionen in diesem Bereich beitragen. Zu den Maßnahmen zählt die Defossilisierung des Fuhrparks der Bodenverkehrsdienste, welche die Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebsformen sowie den Einsatz von emissionsfreien, synthetischen Kraftstoffen für Fahrzeuge, die nicht auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb umgestellt werden können, umfasst.

Das Maßnahmenpaket „**Emissionsfreie Energie nutzen**“ betrifft den Bezug von extern erzeugter Energie im Bereich Strom, Wärme und Kälte, der dem Scope 2 zugeordnet wird. Die Nutzung emissionsfreier Energie wird realisiert, indem Energielieferanten ihre Produkte auf erneuerbare Energien umstellen oder neue Lieferanten beauftragt werden, die bereits emissionsfreie Energie erzeugen. Durch den Bezug von extern erzeugter Energie trägt Fraport zur Reduktion der Scope 2-THG-Emissionen bei. Zusätzlich investiert Fraport in eigene Photovoltaikanlagen zur Erzeugung emissionsfreien Stroms, wodurch Treibhausgase aus dem Bezug von Strom aus nicht erneuerbaren Energiequellen vermieden werden.

Übergeordnet werden Maßnahmenpakete definiert, die Maßnahmen umfassen, die keinen unmittelbar berechenbaren oder messbaren Beitrag zur Dekarbonisierung leisten und keiner spezifischen Scope-Kategorien zugeordnet werden können. Dennoch sind sie von Bedeutung, um die THG-Emissionsreduktionsziele zu erreichen. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen zur Schaffung von Versorgungsinfrastruktur, die einen Wechsel des Energieträgers ermöglichen sowie Maßnahmen zur Steuerung, Ermittlung und Zuordnung des Energieverbrauchs. Ebenfalls werden Maßnahmen beschrieben, die die Nachverfolgung der Umsetzung des Masterplans unterstützen.

Für die erwarteten Beiträge aus den Dekarbonisierungshebeln sowie die jeweils wichtigsten Klimaschutzmaßnahmen wird auf die Erläuterungen zur Angabepflicht E1-4 verwiesen.

Um die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung finanziell zu unterlegen, sind entsprechende Investitionen erforderlich. In der nachfolgenden Tabelle ist der indikative jährliche Mittelabfluss für die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung am Standort Frankfurt dargestellt:

Indikativer jährlicher Mittelabfluss für die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung am Standort Frankfurt

Dekarbonisierungshebel	Investition gesamt (in Mio €)	Mittelabfluss in Mio € p.a. (grobe Indikation unter kaufmännischer Vorsicht)										
		IST bis 2024	IST 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Energiebedarf reduzieren	185,0	37,9	11,5	23,6	26,9	22,4	17,9	18,4	13,5	9,5	3,1	0,4
Energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen, Anlagen												
Gepäckförderanlage	5,0	1,7	0,0	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Gebäude + Flugbetrieb	20,0	1,0	2,1	4,0	3,0	2,5	2,0	2,0	2,0	1,0	0,4	0,0
Terminalbetrieb	20,0	5,7	1,3	3,5	3,5	1,5	1,5	2,0	1,1	0,0	0,0	0,0
Sanierung Technikzentralen T1	140,0	29,6	8,1	16,0	20,0	18,0	14,0	14,0	10,0	8,0	2,3	0,0
Energieträger wechseln	12,5	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	0,9	0,9	0,6	0,6
Umstellung Fahrzeugflotte	12,5	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	0,9	0,9	0,6	0,6
Emissionsfreie Energien nutzen	75,0	18,0	9,4	5,0	0,5	1,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Photovoltaikanlagen	75,0	18,0	9,4	5,0	0,5	1,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Übergeordnete Maßnahmen	160,0	4,1	3,5	7,5	11,7	15,0	13,5	9,5	10,5	10,5	9,5	7,4
Ladeinfrastruktur am Standort	55,0	3,8	3,4	4,0	4,0	4,5	4,5	4,5	5,5	5,5	6,0	5,0
Digitales Energienetz	25,0	0,3	0,0	1,5	2,7	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	1,4
Energiespeicherung	80,0	0,0	0,0	2,0	5,0	8,0	6,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0
Summe Masterplan	432,5	62,1	25,4	37,1	40,1	39,4	33,9	29,6	24,9	20,9	13,2	8,4

Indikativer jährlicher Mittelabfluss für die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung am Standort Frankfurt

Dekarbonisierungshebel	Investition gesamt (in Mio €)	Mittelabfluss in Mio € p.a. (grobe Indikation unter kaufmännischer Vorsicht)										
		2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Energiebedarf reduzieren	185,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen, Anlagen												
Gepäckförderanlage	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebäude + Flugbetrieb	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Terminalbetrieb	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sanierung Technikzentralen T1	140,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energieträger wechseln	12,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Umstellung Fahrzeugflotte	12,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Emissionsfreie Energien nutzen	75,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0
Photovoltaikanlagen	75,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0
Übergeordnete Maßnahmen	160,0	7,3	2,5	4,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	7,0	6,0	5,0
Ladeinfrastruktur am Standort	55,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Digitales Energienetz	25,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energiespeicherung	80,0	1,0	2,5	4,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	7,0	6,0	5,0
Summe Masterplan	432,5	7,8	4,5	7,5	9,0	10,0	10,0	10,0	10,0	12,0	9,0	8,0

Die in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele wurden mit indikativen Kosten versehen und im Masterplan ausgewiesen. Aufgrund der langen Laufzeit der Maßnahmen sind die Schätzungen mit Unsicherheiten behaftet und können sich im Zeitverlauf verändern. Die geschätzten Gesamtkosten wurden nach dem Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht ermittelt und enthalten in der Regel Zuschläge für Unsicherheiten, die auf der begrenzten Planungstiefe beruhen.

Die Wirtschaftstätigkeiten von Fraport, die unter die Delegierten Verordnungen im Umweltziel Klimaschutz gemäß der Delegierten Verordnungen (EU) 2021/2139 fallen, sind im Kapitel „Angaben zur EU-Taxonomie“ zu finden. Gesonderte, zukunftsgerichtete CapEx-Pläne und Ziele, die ausschließlich auf die Anpassung an die Kriterien der EU-Taxonomie abzielen, existieren nicht. Dennoch umfassen die Dekarbonisierungsmaßnahmen von Fraport Investitionen, die zwar nicht explizit als CapEx gemäß der

EU-Taxonomie klassifiziert sind, jedoch signifikant zur Erreichung ihrer Umweltziele beitragen. Mit dem Masterplan Dekarbonisierung hat Fraport einen umfassenden Plan etabliert, dessen Maßnahmen, Ziele und Investitionskosten ausführlich in diesem Bericht erläutert werden. Die Maßnahmenpakete umfassen dabei verschiedene Investitionen, von denen einige ebenfalls Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie darstellen. Ausführungen hierzu finden sich unter anderem in den Angabepflichten E1-2 und E1-3.

Einige der Investitionen im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung entsprechen den Wirtschaftstätigkeiten gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852. Für das Geschäftsjahr 2025 sind rund 17,6 Mio € taxonomiekonformer CapEx gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 auf Investitionskosten in Verbindung mit dem Masterplan Dekarbonisierung am Standort Frankfurt zurückzuführen. Dieser CapEx beinhaltet Projekte der Wirtschaftstätigkeiten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“, „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“, „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ und „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“. Die dahinterstehenden Projekte sind die Erweiterung der Photovoltaikanlage an der Startbahn 18 West, die Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld, Maßnahmen zur Energieeinsparung der Gepäckförderanlage, die Sanierung von Technikzentralen in Terminal 1 und die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach einer Luftfrachthalle. Die Überleitung der Investitionskosten des Masterplan Dekarbonisierung zur EU-Taxonomie basiert auf einer Zuordnung von Projekten anhand ihrer Projektnummer. Der Masterplan beinhaltet Maßnahmen zur Dekarbonisierung, während die EU-Taxonomie auf generelle nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten abzielt.

Im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung prognostiziert Fraport unter Berücksichtigung geplanter Maßnahmen und voraussichtlichen Wachstums die verbleibenden Restemissionen nach Scope 1 und 2 für die verbleibenden Jahre bis zur Erreichung des Net-Zero-Ziels im Jahr 2045. Die Emissionskurve entspricht der erforderlichen mittleren jährlichen Reduktion, wie sie in wissenschaftlich basierten Zielvorgaben wie dem SBTi Net Zero Standard v1.2 für ein 1,5°-Szenario vorgeschlagen wird. Erhebliche eingeschlossene Emissionen, die diesen Zielpfad gefährden könnten, ergeben sich aus der Prognose nicht (siehe Angabepflicht E1-4).

Fraport plant die Entwicklung eines Prognosemodells für die signifikantesten Scope 3.11 Emissionen - die THG-Emissionen aus dem Luftverkehr. Dieses Modell soll sich an branchenrelevanten Technologieszenarien, wie beispielsweise von der ICAO (International Civil Aviation Organization) oder ACI als Referenzwerke orientieren. Die dort abzubildenden erwarteten eingeschlossenen Emissionen resultieren dabei jedoch nicht aus den Dienstleistungen von Fraport, sondern vielmehr aus dem Geschäftsbetrieb ihrer Partner in der Wertschöpfungskette. Im ersten Schritt konzentriert sich Fraport auf die Prognose der Flugemissionen, da diese den größten und bestimmenden Anteil der Scope-3-Emissionen ausmachen.

Als eine wichtige strategische Maßnahme der Konzern-Strategie Fraport.2030 sind die Investitionen im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung in die laufenden Erneuerungszyklen der bestehenden Assetstrukturen eingebettet und somit in dem erweiterten Wirtschaftsplan berücksichtigt. Damit sollen außerplanmäßige Ausgaben vermieden werden. Dank ihrer hohen Liquiditätsreserven und ihrem freien Zugang zum Kapitalmarkt hat Fraport die erforderliche finanzielle Flexibilität, alle geplanten Investitionen und Maßnahmen ohne Einschränkungen umzusetzen. Fallweise werden Fördermittel beantragt und in die Finanzierung eingebunden. Darüber hinaus werden fortlaufend zweckgebundene nachhaltige Finanzierungsmaßnahmen im Rahmen der Finanzierungsstrategie geprüft und, sofern strategisch gewollt und ökonomisch sinnvoll, umgesetzt.

Im Berichtsjahr 2025 gab es keine signifikanten CapEx-Beträge, die im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten in den Bereichen Kohle, Öl und Gas investiert wurden.

Nach Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission genannten Kriterien ist Fraport von den Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten nicht ausgenommen.

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Im Rahmen der DMA und der klimabezogenen Risikoanalysen hat Fraport die wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen identifiziert und bewertet. Dabei wurden sowohl klimabezogene physische als auch klimabezogene transitorische Risiken und Chancen betrachtet.

Ergebnisse der wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen

Risikotyp	Risiko	Standort	Zeithorizont	Bruttoeinschätzung	Nettoeinschätzung
Physisches Risiko	Überschwemmung der Flughafen-Infrastruktur	Porto Alegre (POA)	Kurzfristig	Wesentlich	Gering
Transitorisches Risiko	Erhöhte Standortkosten infolge klimabezogener Gesetze	Frankfurt (FRA)	Langfristig	Wesentlich	Bedeutend

Im Berichtszeitraum wurden keine wesentlichen transitorischen Chancen identifiziert.

Für die 14 griechischen Regionalflughäfen wurde eine Climate Change Resilience Study durch die CLIMADAPT Group des National Observatory of Athens durchgeführt. Grundlage der Studie bildet das griechische Klimagesetz (Nationales Klimagesetz, 4936/2022), das Betreiber kritischer Infrastrukturen – wie Flughäfen – verpflichtet, Klimarisiken zu analysieren und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu ergreifen. Im Rahmen der Studie wurden die Klimaprojektionsszenarien RCP4.5 und RCP8.5 für die Zeiträume kurz- (bis 2031), mittel- (bis 2041) und langfristig (bis 2056) auf Grundlage von Dokumenten und Information zu den Standorten untersucht. Langfristig wurde an vier Flughäfen eine potenzielle wesentliche Gefährdung durch einen steigenden Meeresspiegel festgestellt. Die Ergebnisse der Studie wurden von Fraport Greece eingehend analysiert, jedoch aufgrund der spezifischen Lage der Flughäfen als nicht wesentlich eingestuft. Im Jahr 2026 werden vor-Ort-Begutachtungen aller Standorte durch die CLIMADAPT Group des National Observatory of Athens durchgeführt, um die Bewertung zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu bewerten.

Die Ergebnisse der Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen wurden auf Einzelrisikoebene bei Erreichen der definierten Schwellenwerte im Risikomanagement-Ausschuss diskutiert und anschließend dem Gesamtvorstand zur finalen Bewertung und Freigabe vorgelegt.

Umfang und Aufbau der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse wurde im Anschluss an die Klimarisikoanalyse im 4. Quartal durchgeführt und basiert auf den unter der Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 beschriebenen Szenarioanalysen.

1. Gegenstand und Umfang der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse von Fraport zur Belastbarkeit von Strategie und Geschäftsmodell gegenüber klimabezogenen Risiken erfolgt in einem dreistufigen Prozess:

1. Berücksichtigung klimabezogener Annahmen im Impairment-Test nach IAS 36 (siehe Abschnitt „Wertminderung nach IAS 36“ im Kapitel Ausblick)
2. Durchführung eines Stressszenarios für den erweiterten Wirtschaftsplan (EWP) unter Berücksichtigung von risikoadjustierten Werten aus der Risikoaggregation inklusive der Einbeziehung von klimabezogenen Risiken
3. strategische Bewertung durch den Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“

Die Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen und die darauf aufsetzende Resilienzanalyse ist auf Konzern-Standorte fokussiert, die die drei Kriterien „operative Kontrolle“, „Money-at-Risk“ und „wesentliche Standorte laut Lagebericht“ erfüllen.

2. Eingesetzte Klimaszenarien und Quellen

Fraport verwendet für die Bewertung physischer Klimarisiken das Szenario SSP5/RCP8.5 aus der MunichRe „Location Risk Intelligence“ und folgt damit einem konservativen Worst-Case-Ansatz; die wissenschaftliche Grundlage basiert auf dem IPCC AR6 und deckt Projektionen bis 2100 ab. Für transitorische Risiken und Chancen nutzt Fraport das 1,5-Grad-Szenario „Net Zero Emissions“ der Internationalen Energieagentur (IEA), das von der TCFD empfohlen ist und eine umfassende, wissenschaftlich fundierte Grundlage liefert.

3. Narrative, Zeithorizonte und Endpunkte

Zur Abdeckung kurz-, mittel- und langfristiger Risiken werden in der physischen Analyse zudem Zeitfenster um 2026 (kurzfristig), 2036 (mittelfristig) und 2050 (langfristig) ausgewertet. Für transitorische Risiken und Chancen dient das IEA-Szenario mit Zielpfad bis 2050 als Endpunkt, um den Übergang zur Netto-Null-Wirtschaft abzubilden.

4. Kritische Annahmen zum Übergang und deren Wirkung auf Makrotrends, Energienutzung und Technologien

In der Resilienzanalyse werden Annahmen zu Klimapolitik und CO₂-Bepreisung berücksichtigt, etwa steigende Ticketpreise um 10 % bis 2040 und eine daraus abgeleitete Nachfragereduktion um 5 %, die in der Unternehmensplanung verankert sind. Die Unternehmensplanung ist die Grundlage für die Werthaltigkeitsprüfung gemäß IAS 36.

Zusätzlich wurden mit der Analyse der transitorischen Risiken und dem daraus identifizierten Risiko die Nachfrage- und Erlöswirkungen zu den EU-Fit-for-55-Maßnahmen modelliert. Die zugrunde liegenden Treiber in der Analyse der transitorischen Risiken umfassen politische Maßnahmen zur Emissionsreduktion, den Übergang zu einem nachhaltigeren Energiemix, technologische Innovationen in der Luftfahrt sowie Markt- und Nachfrageänderungen. Im Sinne der Transformationsannahmen werden in der werthaltigkeitsbezogenen Planung Aufwendungen zur Emissionsminderung aus dem „Masterplan Dekarbonisierung“ und weiteren Klimaschutzmaßnahmen einbezogen, wodurch technologie- und energiemixbezogene Umsetzungen antizipiert werden.

5. Gegensteuerungsmaßnahmen

Das wesentliche Überflutungsrisiko in Porto Alegre wird durch den bestehenden Versicherungsschutz für Sach- und Betriebsunterbrechungsschäden sowie durch die Force Majeure-Kompensationsregelungen im Konzessionsvertrag mitigiert; das verbleibende Nettorisiko ist als gering eingeschätzt.

Das Risiko erhöhter Standortkosten in Frankfurt wird durch aktive Einbindung relevanter Stakeholder, Effizienzsteigerungen im Betrieb, enge Zusammenarbeit mit Airlines und fortlaufende Standortdiversifizierung gemindert. Das Risiko bleibt in der Nettobewertung insgesamt bedeutend.

Ergebnis der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass die Resilienz des Geschäftsmodells von Fraport in Bezug auf den Klimawandel nicht gefährdet ist.

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Zu den Auswirkungen von Fraport auf den Klimawandel wird auf die Angabepflichten E1-1, E1-5 und E1-6 sowie SBM-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“ verwiesen. Die Ermittlung und Bewertung der THG-Emissionen erfolgt konzernweit nach international anerkannten Standards und bildet die Grundlage für die Bewertung der eigenen Auswirkungen auf den Klimawandel.

Im Zeitraum von Mai bis November 2025 wurde bei Fraport eine Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen durchgeführt. Ziel war die Entwicklung, Etablierung und Durchführung eines standardisierten Analyseprozesses, der den aktuellen Anforderungen der ESRS entspricht und konzernweit eingesetzt werden kann.

Abgrenzung zum zentralen Risiko- und Chancenmanagement

Die Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen wurde nach den Anforderungen der ESRS erstellt. Sie unterscheidet sich in wichtigen Punkten von der Risikoberichterstattung im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“. Dort werden die wesentlichen Risiken und Chancen gemäß ihrer Nettobewertung – nach risikomindernden Maßnahmen – dargestellt. Der Zeithorizont ist in der Regel ein rollierender 24-Monats-Zeitraum (bei Infrastrukturprojekten auch länger). Im Rahmen der hier vorliegenden Berichterstattung nach ESRS liegt der Fokus auf wesentlichen Brutto- und -chancen. Das bedeutet: Klimabezogene Risiken und Chancen werden vor Anwendung von Risikosteuerungsmaßnahmen betrachtet. Die Betrachtungszeiträume sind im Vergleich zur Risikoberichterstattung im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ deutlich länger und liegen langfristig bei 2050 und darüber hinaus.

Ein weiterer Unterschied liegt in der Methodik: Die Analyse der physischen Klimarisiken und -chancen erfolgte im aktuellen Berichtsjahr anhand qualitativer und/oder quantitativer Kriterien. Ziel war es, einen strukturierten Überblick über die aus den identifizierten Klimagefahren abgeleiteten Risiken mit Fokus auf infrastrukturelle Risiken und Risiken im Betriebsablauf zu gewinnen. Hierfür wurden qualitative Bewertungskriterien entwickelt, welche eine Zuordnung in den Risikostufen gering bis wesentlich unterstützen. Sofern eine quantitative Bewertung im aktuellen Berichtsjahr vorgenommen werden konnte, orientiert sich diese an der Risikomatrix des zentralen Risiko- und Chancenmanagements. Aufgrund der Vielschichtigkeit und Datenanforderungen ist eine weitergehende Analyse der Klimarisiken in den kommenden Jahren vorgesehen.

Physische Klimarisiken und -Chancen

Die Analyse der physischen Klimarisiken basiert auf der Auswertung der „Location Risk Intelligence“ der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (MunichRe) mit Stand August 2025. Die Klimadaten wurden standortspezifisch auf Basis geografischer Koordinaten erhoben und orientieren sich an der Tabelle zur Klassifikation von Klimagefahren gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission. Betrachtet wurden sämtliche Klimagefahren der Tabelle.

Als methodische Grundlage dient das Klimaszenario SSP5-8.5 des IPCC, das als Worst-Case-Szenario (hohe Emissionen, starkes Wirtschaftswachstum, intensive Nutzung fossiler Brennstoffe, Temperaturanstieg um ca. 4,4°C bis 2100) herangezogen wurde. Die Auswertung basiert auf dem sechsten Sachstandsbericht des IPCC (AR6).

Die Bewertung der identifizierten Klimagefahren erfolgte auf einer Skala von 1 („gering“) bis 5 („sehr hoch“), wobei insbesondere Gefahren mit Scores von 4 („hoch“) und 5 („sehr hoch“) im Fokus der weiteren Analyse standen. Die Gefahrenbewertung berücksichtigt die Faktoren Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß und Dauer der Gefahren. Zusätzlich wurden für einzelne Klimagefahren – wie beispielsweise Hitze, Frost, Starkregen, Waldbrand, Wasserknappheit und Meeresspiegelanstieg – auch quantitative Expertendaten (z. B. Anzahl Hitzetage >35 °C) ausgewertet.

Die Standortauswertungen erfolgten für die Zeithorizonte 2025, 2030, 2040, 2050 und 2100. Für Standorte mit zeitlich befristeten Konzessionen wurde der jeweils relevante Zeithorizont auf das Konzessionsende begrenzt. Die Ergebnisse der Risikoanalyse für Frankfurt wurden mit den jeweiligen Fachbereichen – darunter Fachexperten aus den Abteilungen Aviation, Gebäudemanagement, Handels- und Vermietungsmanagement, Infrastrukturmanagement, Ground Handling, Controlling und Arbeitsschutz – eingehend diskutiert. Ziel dieser Abstimmung war es, zu bewerten, inwieweit die identifizierten Klimagefahren tatsächlich ein wesentliches Risiko für die Infrastruktur sowie die Betriebsabläufe darstellen. Für die Auslandsstandorte erfolgte die Ergebnisdiskussion analog, koordiniert durch den Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ gemeinsam mit den Risikomanagern und weiteren relevanten Mitarbeitenden der jeweiligen Beteiligungen vor Ort.

Im Hinblick auf die Entstehung physischer BruttoRisiken ist die Anfälligkeit der Vermögenswerte und Geschäftstätigkeit von Fraport am Standort Porto Alegre aufgrund der geografischen Lage als erhöht einzustufen. Weitere physische Risiken mit wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögenswerte und die Geschäftstätigkeit wurden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts nicht identifiziert.

Transitorische Risiken und Chancen

Parallel zur Analyse der physischen Risiken wurde eine konzernweite Erhebung der transitorischen Risiken und Chancen durchgeführt. Die Betrachtung umfasste explizit die gesamte Wertschöpfungskette von Fraport. Dabei wurden insbesondere Airlines als wichtige Stakeholder in die Analyse einbezogen. Ziel war es, potenziell relevante Risiken und Chancen im Kontext politischer, regulatorischer (gesetzlicher), technologischer und marktbezogener Veränderungen zu erfassen und zu bewerten.

Im Rahmen eines strukturierten Prozesses wurden potenzielle transitorische Risiken und Chancen zunächst auf ihre Relevanz geprüft: Nicht relevante Sachverhalte werden in einem Risiko- und Chancenuniversum gespeichert und kontinuierlich auf ihre Relevanz überprüft. Die relevanten Risiken und Chancen wurden anschließend gemeinsam mit Fachexperten hinsichtlich Brutto- und Netto-Schadenshöhe und ihrer zu erwartenden Entwicklung bewertet. Nach Abschluss der Bewertung für die Fraport AG wurden die relevanten Sachverhalte an die Auslandsbeteiligungen übermittelt und deren Relevanz abgefragt.

Szenarioanalyse, methodische Einordnung und Abgleich mit den Abschlüssen

Fraport setzt für Analyse der klimabezogenen Risiken und Chancen international anerkannte Klimaszenarien ein. Für physische Risiken und Chancen wurde das Worst-Case-Szenario SSP5-8.5 (IPCC AR6) gewählt, für transitorische Risiken und Chancen ein 1,5-Grad-kompatibles Szenario (IEA „Net Zero Emissions“). Die Auswahl und Anwendung der Szenarien orientieren sich an aktuellen wissenschaftlichen Standards sowie an internationalen Leitlinien. Die Szenarien berücksichtigen zentrale Triebkräfte wie politische Rahmenbedingungen, technologische Entwicklungen, Energiepreise und Markttrends. Die zugrunde liegenden Modelle und Datengrundlagen – wie in der Klimawissenschaft üblich – sind mit gewissen Unsicherheiten und Limitationen verbunden. Diese Aspekte werden bei der Interpretation und Einordnung der Analyseergebnisse entsprechend berücksichtigt.

Einzelheiten zu den verwendeten Klimaszenarien und Annahmen sowie deren Konsistenz mit den Annahmen in den Abschlüssen der Fraport AG sind in der Resilienzanalyse beschrieben (siehe Angabepflicht SBM-3).

Angabepflicht E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Fraport hat die Aspekte Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz sowie den Einsatz von erneuerbaren Energien in der Konzern-Strategie verankert, die sich auf die strategischen Prioritäten Wachstum & Nachhaltigkeit sowie Effizienz & Innovation konzentrieren. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden unter anderem in wichtigen strategischen Maßnahmen umgesetzt (siehe auch Kapitel „Grundlagen des Konzerns“).

Die Strategie zielt darauf ab, die Position von Fraport als führendem Konzern im Betrieb klimafreundlicher Flughäfen zu etablieren. Ein zentraler Bestandteil dieser Priorität ist der „Masterplan Dekarbonisierung“. Der Masterplan wurde auf den gesamten Konsolidierungskreis unter operativer Kontrolle sowie auf alle Treibhausgase gemäß GHG Protocol ausgeweitet.

Die Reduktion der THG-Emissionen, die direkt in der Verantwortung von Fraport liegen, hat Vorrang vor den Emissionen in der Wertschöpfungskette. Der Masterplan Dekarbonisierung konzentriert sich daher auf die THG-Emissionen im Scope 1 und 2. Für das Berichtsjahr 2023 hat Fraport erstmals den Scope 3 für den genannten Konsolidierungskreis über alle 15 Kategorien des GHG-Protocols bewertet und berichtet die signifikanten Kategorien. Auf dieser Grundlage wird Fraport prüfen, ob und wie die Klimaschutzstrategie künftig weiterentwickelt werden kann, um die wesentlichen Auswirkungen seines Geschäftsmodells auf das Treibhausgasinventar zu adressieren (siehe Angabepflicht IRO-1).

Der Energieverbrauch der Infrastrukturen und Prozesse von Fraport ist die Hauptursache für seine THG-Emissionen. Daher steht dieser als wesentliche Auswirkung (siehe Angabepflicht IRO-1) im Fokus des Masterplans Dekarbonisierung und unterstützt das Streben nach Effizienz gemäß der strategischen Priorität von Fraport. Die strategischen Hebel zur Dekarbonisierung umfassen die **Reduzierung des Energieverbrauchs**, den **Wechsel zu emissionsärmeren Energieträgern** sowie die **Nutzung emissionsfreier Energie**. Diese drei Hebel werden durch übergeordnete Maßnahmen zur effizienteren Verteilung und Steuerung des Energiebedarfs ergänzt.

Die konzernweite Steuerung des Masterplans Dekarbonisierung liegt in der Verantwortung der Unternehmensentwicklung, während die Umsetzung durch die Bereiche und Gesellschaften an den Standorten erfolgt. Die Fortschritte werden vom Dekarbonisierungsboard überwacht, das vom Vorstand geleitet wird. Der Teilnehmerkreis setzt sich planmäßig aus den verantwortlichen Bereichsleitungen oder deren benannten Vertretern zusammen. Der Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ koordiniert das Board, während die Bereichsleiter des Zentralen Infrastrukturmanagements, des Kosten- und Ergebniscontrollings sowie des Investitions- und Projektcontrollings die operative Planung und Umsetzung der Maßnahmen verantworten. Bei Bedarf können weitere Teilnehmer, etwa aus relevanten Standortgesellschaften, hinzukommen. Wenn die Dekarbonisierung relevanter Auslandsgesellschaften behandelt wird, nimmt der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ am Board teil. Die im Dekarbonisierungsboard beschlossenen Maßnahmen werden anschließend in die Mittelfristplanung der Konzern-Gesellschaften integriert.

Die Ergebnisse der Klimarisikoanalyse werden bei der Weiterentwicklung von Anpassungs- und Klimaschutzstrategien an den relevanten Konzern-Standorten berücksichtigt.

Angabepflicht E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten

Die wichtigsten Maßnahmen hinsichtlich des Energieverbrauchs und der Emissionen in Scope 1 und 2 werden aufgrund ihres Hauptanteils an den Emissionen im Konzern-Vergleich dem Standort Frankfurt zugeordnet. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf dem Dekarbonisierungshebel „**Emissionsfreie Energie nutzen**“. Hierbei ist insbesondere die Installation von Photovoltaikanlagen in der finalen Ausbaustufe auf einer Länge von 2.800 Metern parallel zur Startbahn West mit einer Kapazität von 17 MWp in Frankfurt hervorzuheben. Die Inbetriebnahme erfolgte stufenweise im vierten Quartal 2025 und ersten Quartal 2026. Mit der Anlage können jährlich etwa 5.700 t CO_{2e} weniger ausgestoßen werden als beim Bezug von Strom aus dem deutschen Strommix laut IEA. Zudem bezieht die Fraport AG für den Standort Frankfurt grüne Windenergie. Mehrere Power Purchase Agreements (PPA) mit verschiedenen Lieferanten versorgten Fraport im Jahr 2025 mit rund 255 Gigawattstunden Windstrom. Diese Energie wurde aus verschiedenen On-shore- und Offshore-Windkraftanlagen gewonnen. Der Anteil von Grünstrom aus Solar- und Windenergie in Frankfurt erreicht damit bereits rund 90 %. Darüber hinaus zählen die Umstellung der Fernkälte auf klimaneutrale Energie sowie die Erweiterung des Bezugs grüner Fernwärme zu diesem Hebel.

Auch an den internationalen Standorten setzt Fraport emissionsfreie Energie um: das größte Dekarbonisierungsprojekt bei Fraport Greece ist die Installation von PV-Parks und Batteriespeichern an allen 14 Flughäfen. Die erste Anlage ist seit September 2025

in Thessaloniki in Betrieb. Der Strombedarf bei Fraport Slovenija wurde im Berichtsjahr vollständig aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt, unter anderem durch zwei Solarparks. Die brasilianischen Konzern-Standorte in Porto Alegre und Fortaleza verwenden ebenfalls ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien. Am Konzern-Standort in Lima wurde ebenfalls ein PPA geschlossen, welcher 2025 rund 67 Gigawattstunden Strom aus Wasserkraft lieferte. Für den Zeitraum von 2026 bis zum Vertragsende 2032 sind insgesamt etwa 624 Gigawattstunden vorgesehen.

Zum Dekarbonisierungshebel „**Energiebedarf reduzieren**“ zählen die energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen und Anlagen. Eine wesentliche Einzelmaßnahme ist die Sanierung der Technikzentralen im Terminal 1 in Frankfurt, durch die der Anlagenbetrieb energetisch optimiert wird. Ein größerer Teil dieses Hebels wurde bereits in der Vergangenheit realisiert, die Planungen für künftige Maßnahmen sind noch in einem sehr frühen Stadium, weshalb diese mit einer gewissen Unsicherheit behaftet sind. Die fortlaufende Optimierung der Prozesse und Infrastruktur ist ein wichtiger Baustein von Fraports Dekarbonisierungsstrategie. Im Rahmen von Pilotprojekten wurden zudem verschiedene datenbasierte Analyse- und Softwaretools getestet, um das Potenzial zur Energieeinsparung in technischen Anlagen zu evaluieren. Die Ergebnisse dieser Tests zeigen, dass entsprechende Lösungen Einsparpotenziale aufzeigen können. Ob und in welchem Umfang eine Einführung dieser Technologien erfolgen wird, befindet sich derzeit noch in Prüfung.

Wesentliche Maßnahmen, die Fraport in den kommenden Jahren im Rahmen des Dekarbonisierungshebels „**Energieträger wechseln**“ plant, umfassen die fortschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten am Standort Frankfurt. Ergänzend dazu setzt Fraport den Ausbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld sowie die Errichtung von Ladepunkten auf dem gesamten Flughafengelände fort. Im Berichtsjahr wurden 59 Elektrofahrzeuge angeschafft, sodass insgesamt 845 Fahrzeuge der Flotte elektrisch betrieben wurden. Dies entspricht einem Anteil von rund 28 % an der Gesamtfahrzeugflotte. Am Flughafen Frankfurt stehen bereits über 680 Ladepunkte zur Verfügung, wobei etwa 300 davon im Jahr 2025 installiert wurden. Pilotprojekte wie das „Reallabor zur Skalierung bidirektionaler Ladeinfrastruktur“ (kurz: ReSkaLa@FRA) ermöglichen zudem die Nutzung bidirektionaler Ladesysteme, wodurch E-Fahrzeuge auch als mobile Batteriespeicher eingesetzt werden können.

Um das Ziel von Net-Zero in den Scopes 1 und 2 bis zum Jahr 2045 zu erreichen, setzen auch die ausländischen Flughafenbeteiligungen von Fraport eine Vielzahl von Maßnahmen zur Dekarbonisierung ihrer Geschäftsaktivitäten um. Diese Maßnahmen befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien, von ersten Projektideen bis hin zu detaillierten Umsetzungsplanungen, die in der mittelfristigen Budgetplanung verankert sind. In einigen Beteiligungen wurden bereits Maßnahmen zur Reduzierung von THG-Emissionen erfolgreich implementiert und fortlaufend weiterentwickelt. Aufgrund des jeweils im Vergleich zum Konzern-Standort Frankfurt geringen Einzelbeitrags entfällt eine detaillierte Ausweisung an dieser Stelle.

Die erzielten und erwarteten Reduktionen aktueller und künftig geplanter Maßnahmen sind ebenfalls der Grafik unter der Angabepflicht E1-4 zu entnehmen. Die erzielten Beiträge und künftigen Erwartungsbeiträge aus den wichtigsten Maßnahmen sind in der Tabelle unter der Angabepflicht E1-1 den übergeordneten Dekarbonisierungszielen zugewiesen.

Im Geschäftsjahr 2025 sind erhebliche Investitionsausgaben am Standort Frankfurt im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung für Photovoltaikanlagen für rund 9,3 Mio €, der Sanierung der Technikzentralen mit rund 8,1 Mio € und dem Ausbau von Ladeinfrastruktur am Standort Frankfurt mit rund 3,4 Mio € angefallen. Letzteres gehört zu einem Bündel von Maßnahmen, die indirekt die zuvor genannten Dekarbonisierungshebel unterstützen. Die erwarteten künftigen erheblichen Investitionsbeträge für die wichtigsten Maßnahmen sind in der Tabelle zur Finanzierung des Übergangsplans unter der Angabepflicht E1-1 dargestellt.

Diese Maßnahmen sind im Berichtsjahr zudem als taxonomiekonformer CapEx gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission klassifiziert und werden dementsprechend in der Konzern-Bilanz erfasst. Die Photovoltaikanlagen werden unter den Wirtschaftstätigkeiten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ und „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ zugeordnet und umfassen taxonomiekonformen CapEx in Höhe von 9,4 Mio €. Für die Ladepunkte, die unter „6.17 CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen, beläuft sich der taxonomiekonforme CapEx auf 1,2 Mio €. Die Sanierung der Technikzentralen wird dem Buchstaben (b) der Wirtschaftstätigkeit „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ zugeordnet und umfasst taxonomiekonformen CapEx in Höhe von 6,9 Mio €. Die Beträge der Investitionskosten für den Masterplan Dekarbonisierung sind nicht identisch mit den CapEx-Beträgen der EU-Taxonomie, da für diese eine Wesentlichkeitsschwelle für Projekte angewandt wird und der Umfang sowie die Abgrenzung der Maßnahmen sich unterscheiden.

Im Berichtsjahr fielen für die PPAs am Standort Frankfurt rund 28,7 Mio € OpEx an, die in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Für den Zeitraum 2026 bis 2036 werden insgesamt etwa 208 Mio € OpEx erwartet. Die genannten Beträge beruhen auf aktuellen Planungen und können sich im Zeitverlauf ändern. Darüber hinaus gab es keine weiteren wesentlichen OpEx-Beträge für den Standort Frankfurt.

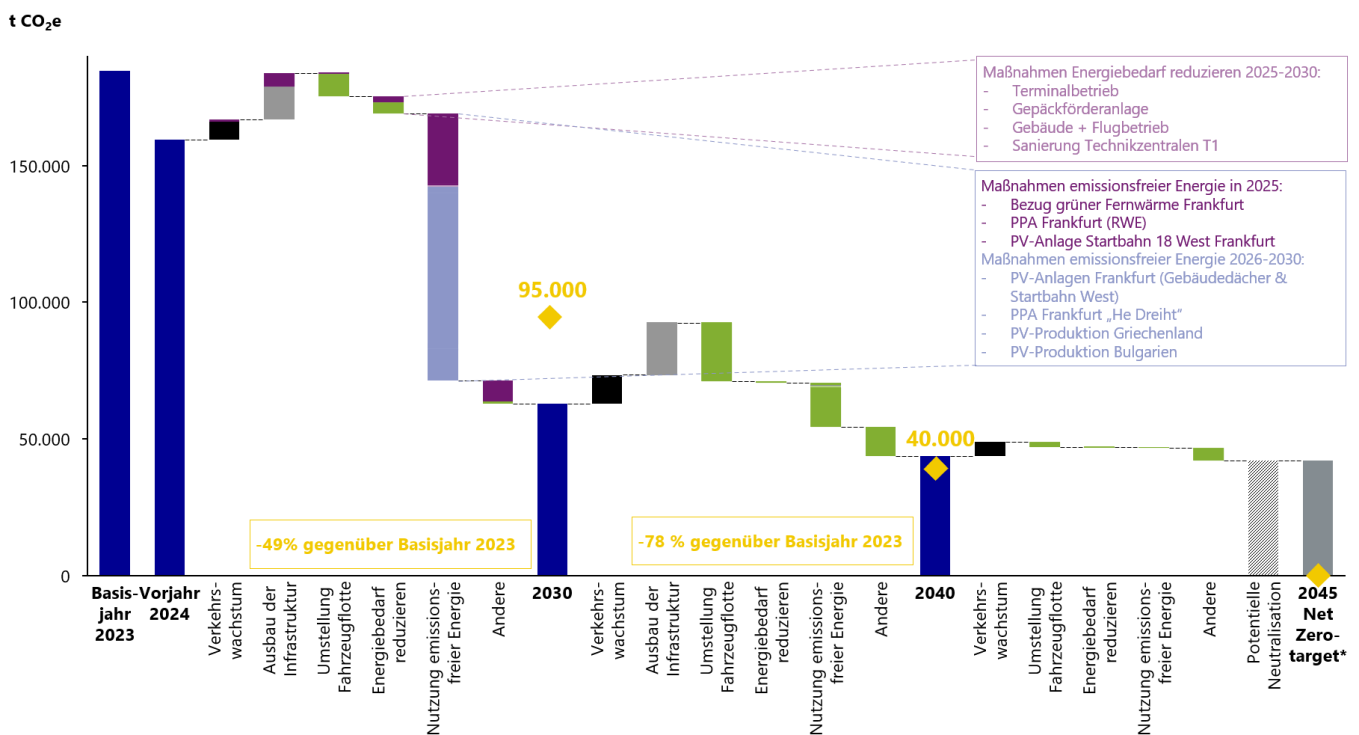
Für die Photovoltaikanlage am Konzern-Standort in Thessaloniki wurde im Jahr 2025 rund 3,4 Mio € investiert. Von 2026 bis 2031 sind weitere Investitionen von etwa 14 Mio € für Photovoltaikanlagen an den übrigen 13 griechischen Konzern-Flughäfen geplant, wobei die endgültigen Kosten abweichen können. Bei der Konzern-Gesellschaft in Lima belief sich der OpEx im Berichtsjahr 2025 für den Strombezug im Rahmen des PPA auf umgerechnet rund 5,1 Mio €. Für die Jahre 2026 bis einschließlich 2032 beläuft sich der im Rahmen desselben PPA geplante OpEx insgesamt auf umgerechnet etwa 41 Mio €. Auch diese Beträge basieren auf aktuellen Planannahmen und können im Zeitverlauf abweichen.

An den übrigen Konzern-Standorten wurden im Geschäftsjahr 2025 keine wesentlichen CapEx- oder OpEx-Beträge im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung verzeichnet. Zusätzlich sind für die internationalen Standorte sowie für Frankfurt derzeit bis 2045 keine weiteren wesentlichen Investitionen in CapEx und OpEx geplant, die über die in den Angabepflichten E1-1 und E1-3 ausgewiesenen, bereits hinreichend quantifizierten Beträge hinausgehen.

Angabepflicht E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und an den Vorstand sowie das Dekarbonisierungboard berichtet. Die Zielvorgaben werden kontinuierlich überwacht. Falls erforderlich, werden zusätzliche Maßnahmen eingeleitet und an dieser Stelle berichtet (siehe Angabepflicht E1-2).

Reduktion der THG-Emissionen der eigenen Tätigkeiten (Scope 1 & 2)



⁷⁾ Ziel ist eine vollständige Vermeidung, soweit technisch-wirtschaftlich möglich. Bezüglich unvermeidbarer Rest-Brutto-Emissionen siehe weiter unten zum Einklang mit dem 1,5° Ziel.

Informationen zur Grafik:

- Dekarbonisierungshebel repräsentieren das derzeit geplante Maßnahmenpotenzial.
- Dazu wesentliche Maßnahmen(-bündel) ab 1000 t CO₂e/a siehe Kästen.
- Sofern nicht anders angegeben gelten alle wesentlichen Maßnahmen(-bündel) für den Standort Frankfurt.
- Die Beschreibung der Dekarbonisierungshebel finden unter der Angabepflicht E1-1 in diesem Kapitel.

Im Berichtsjahr konnte eine tatsächliche Reduktion der THG-Emissionen um 75.563 t CO₂e beziehungsweise 40,9 % gegenüber dem Basisjahr erzielt werden. Damit liegt die erreichte Minderung unter dem geplanten Wert von rund 111.500 t CO₂e. Wesentliche Beiträge zu dieser Reduktion stammen aus den im Wasserfalldiagramm dargestellten Maßnahmenbündeln, insbesondere, weil mehr emissionsfreie Energie als geplant bezogen wurde.

Die Ziele für die Kategorien Scope 1 und 2 beziehen sich auf die gemäß den Angabepflichten E1-5 und E1-6 bilanzierten Aktivitäten, die unter der operativen Kontrolle des Fraport-Konzerns stehen und werden nach marktbasierter Bewertung für Treibhausgase gemäß dem GHG Protocol bewertet. Das Ziel zur Reduzierung von THG-Emissionen wurde nicht durch spezifische Teilziele für die einzelnen Scopes konkretisiert. Stattdessen gibt es ein kombiniertes Ziel für Scope 1 und Scope 2. Das vom Vorstand verabschiedete Ziel für 2045 ist ein Net Zero Ziel. Ein korrespondierendes Brutto-Emissionsreduktionsziel hat Fraport für die Gesamtheit der Treibhausgase nicht formuliert. Das Basisjahr 2023 wurde im Berichtsjahr nicht angepasst.

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts sind keine Konzepte, konkrete Zielsetzungen oder umfassende Maßnahmen zur Reduktion von Scope-3-Emissionen im Sinne der ESRS implementiert. Für die Entwicklung entsprechender Maßnahmen nutzt Fraport verschiedene Austauschformate innerhalb der Industrie und am Flughafen Frankfurt. Im Rahmen dieser Initiativen wurden unter anderem die Verfahren Reduced Engine Taxi-Out (RETO) und Reduced Engine Taxi-In (RETI) in Zusammenarbeit mit der Deutsche Lufthansa AG implementiert, sodass Fluggesellschaften diese Verfahren nun für ausgewählte Flugzeugtypen und auf bestimmten Rollbahnen am Flughafen Frankfurt anwenden können. Die Entscheidung über den Einsatz liegt bei den jeweiligen Fluggesellschaften. Ebenso werden die Parkpositionen am Vorfeld mit Bodenstrom-Anlagen sowie im Rahmen eines Pilotprojekts mit PreConditioned Air-Anlagen für die Luftfahrzeuge ausgestattet, um den Kerosinverbrauch am Boden zu reduzieren. Damit trägt Fraport gemeinsam mit den Partnern dazu bei, die Scope-3-Emissionen am Standort zu reduzieren.

Zum Zieljahr 2045 erwartet Fraport aktuell noch Restemissionen im Scope 1 und 2 von circa 42.000 t CO₂e. Das liegt leicht über der Emissionsobergrenze von 37.600 Tonnen CO₂e für das Jahr 2045, die aus dem SBTi Net Zero Standard zur Einhaltung des 1,5°C-Ziels für Fraport folgt. Die gegenwärtige Maßnahmenplanung erfasst dabei aber noch nicht alle Reduktionspotenziale. Das Zwischenziel für 2030 sieht eine jährlich lineare Reduktion von rund 6,9 % im Vergleich zum Basisjahr vor und übertrifft damit die erforderlichen SBTi-Marke von 6,0 %. Dementsprechend dazu sieht das Zwischenziel für 2040 eine jährlich lineare Reduktion von rund 3,0 % vor, die ebenfalls die SBTi-Marke von 2,4 % für den Zeitraum von 2030 bis 2050 übertrifft. Bei einer Fortschreibung des Emissionsgeschehens über das Zieljahr 2045 hinaus hält Fraport bis 2050 eine Reduktion von 90 % im Vergleich zum Basisjahr für wahrscheinlich. Die Einhaltung eines 1,5°C-konformen Reduktionsziels in Scope 1 und 2 wird somit weiterhin als erreichbar erachtet. Die unter der aktuellen Net-Zero-Zielsetzung für 2045 erwarteten Restemissionen ermöglichen daher die Einhaltung einer Paris-konformen 1,5°C-Trajektorie für Scope 1 und 2.

Das Emissionsgeschehen im Jahr 2023 wird als geeignetes Basisjahr bewertet, da es aufgrund seiner Repräsentativität für ein nach der Coronavirus-Pandemie weitgehend normalisiertes Verkehrsaufkommen steht. Das am Standort Frankfurt bestehende Emissionsgeschehen zum Vorkrisenniveau wird sich über die kommenden Jahre kontinuierlich ausgleichen und lässt keine Unregelmäßigkeit in der THG-Bilanz erwarten. Nach einer Vergleichsanalyse der Jahrestemperaturverläufe an ihren Standorten mit den langjährigen mittleren Energieverbräuchen, bei der keine wesentlichen Abweichungen festgestellt wurden, hat Fraport auf eine Normalisierung des Basisjahres 2023 verzichtet.

Die Leitlinien für die Festlegung der THG-Emissionsreduktionsziele von Fraport orientieren sich am European Green Deal, an der EU-Verordnung „Fit for 55“ sowie an den nationalen Dekarbonisierungsplänen der Bundesrepublik Deutschland. Für Flughäfen, an denen Fraport beteiligt ist, werden zudem – sofern vorhanden – die jeweiligen Dekarbonisierungspläne der betreffenden Länder berücksichtigt. Fraport hat ihre Zielambitionen auf Grundlage dieser Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung interner Modelle der Flughafenstandorte formuliert. Die Modelle bilden dabei das zu erwartende Verkehrswachstum sowie Anpassungen der Infrastruktur ab. Erwartete transitorische Effekte, beispielsweise aus den genannten Regularien, wurden in die Erstellung der Verkehrsprognosen von Fraport einbezogen.

Die Entwicklung des Flugverkehrs hat einen direkten Einfluss auf die THG-Emissionen und somit einen Effekt auf die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele. Ein Passagierwachstum wirkt sich insbesondere auf Scope 1 Emissionen erhöhend aus, da diese wesentlich aus dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge der Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt resultieren. Eine Steigerung der Passagierzahlen führt zu mehr Passagier- und Gepäcktransporten, was einen erhöhten Kraftstoffbedarf und -verbrauch bedingt. Fraport rechnet langfristig mit einer positiven Verkehrsentwicklung. Die erwartete Veränderung des Verkehrswachstums fließt in die Prognoserechnung ein und wird im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Darüber hinaus können sich Sondereffekte ergeben, die den Energieverbrauch und damit die THG-Emissionen beeinflussen. Diese können sowohl einen steigernden als auch einen mindernden Einfluss haben. Die Sondereffekte können sich aus geopolitischen, wirtschaftlichen oder regulatorischen Faktoren ergeben. Ein Beispiel hierfür können Pandemien sein. Die COVID-19-Pandemie, führte zu einem Einbruch der Flugbewegungen und dadurch zu einer geringeren Abfertigungsleistung der Bodenverkehrsdienste. Gleichzeitig sank teilweise der Energieverbrauch in den Verwaltungsgebäuden aufgrund verstärkter Homeoffice-Nutzung.

Angabepflicht E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

Zeile	Energieverbrauch und Energiemix	Einheit	2025	2024
	Brennstoffverbrauch aus			
1	Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	–	–
2	Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	116.573	110.172
3	Erdgas	MWh	7.623	8.200
4	Sonstigen fossilen Quellen	MWh	0	4.459
5	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	MWh	242.103	311.896
6	Gesamtverbrauch fossiler Energie (Summe Zeile 1-5)	MWh	366.298	434.726
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	42	50
7	Verbrauch aus nuklearen Quellen	MWh	4.246	8.333
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0	1
8	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	13.859	10.279
9	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	MWh	472.689	406.206
10	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	12.498	1.323
11	Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie (Summe der Zeilen 8-10)	MWh	499.046	417.809
	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	57	49
	Gesamtenergieverbrauch (Summen der Zeilen 6, 7 und 11)	MWh	869.590	860.868

Energieintensität klimaintensiver Tätigkeiten

Fraport gehört zu den Unternehmen, die in klimaintensiven Sektoren (Abschnitte D, E, F, G, H und L) tätig sind – insbesondere im Bereich Transport und Infrastruktur, konkret im Betrieb von Flughäfen. Obwohl Fraport nicht selbst als Energieerzeuger oder -versorger auftritt, basiert das Geschäftsmodell auf dem Betrieb, der Steuerung und der Entwicklung energieintensiver Flughafeninfrastrukturen sowie der Erbringung vielfältiger Dienstleistungen für den Luftverkehr. Insofern entspricht der Umsatz aus Aktivitäten in klimarelevanten Bereichen dem in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Lageberichts 2025 ausgewiesenen Umsatz. Die Nettoumsatzerlöse werden durch die nach IFRS 15 ermittelten Umsatzerlöse dargestellt. Zusätzlich werden die um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 bereinigten Umsatzerlöse für die Berechnung der Energieintensität herangezogen (siehe Konzern-Anhang Tz. 5). Die Energieintensität pro Nettoumsatzerlös mit und ohne IFRIC 12 ist der untenstehenden Tabelle zu entnehmen.

Energieintensität pro Nettoumsatzerlös

in (MWh/€)	2025	2024	Veränderung in %	Umsatzerlöse 2025 (in Mio €)
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	0,000196	0,0001944	+0,8	4.432,2
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren bereinigt um IFRIC 12	0,000207	0,0002211	-6,4	4.210,5

Angabepflicht E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			
	Basisjahr 2023	Vergleich 2024	2025	Veränderung gegenüber VJ in %	2030	2040	2045	Jährlich % des Ziels / Basisjahres
Scope-1-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	36.235	36.555	36.195	-1,0	Siehe Kombinationsziel Scope 1 und 2			
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	-	-	-	-	./.			
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	197.787	194.605	195.198	+0,3	./.			
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	148.499	122.942	72.977	-40,6	Siehe Kombinationsziel Scope 1 und 2			
Scope-1&2-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen + marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	184.734	159.496	109.171	-31,6	95.000	40.000	0 (netto)	4,6 % p.a. (2040)
Signifikante Scope 3-Treibhausgasemissionen								
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	22.079.574	22.204.800	22.277.423	+0,3	./.			
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	101.581	161.600	98.591	-39,0				
2 Investitionsgüter	330.248	226.178	159.530	-29,5				
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten)	40.907	36.057	30.682	-14,9				
7 Pendelnde Arbeitnehmer	50.048	43.880	32.196	-26,6				
11 Verwendung verkaufter Produkte	18.760.442	18.957.072	20.172.485	+6,4				
Flugzeugemissionen	17.820.731	17.812.231	18.425.237	+3,4				
Landseitiger Zugang	883.395	1.089.772	1.686.714	+54,8				
Mieterservice	56.316	55.069	60.534	+9,9				
15 Investitionen	2.796.349	2.780.013	1.783.938	-35,8				
THG-Emissionen insgesamt								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (t CO ₂ e)	22.313.596	22.435.960	22.508.816	+0,3				
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (t CO ₂ e)	22.264.308	22.364.296	22.386.594	+0,1				
Biogene THG-Emissionen (Out of Scope)								
Biogene CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung oder biologischen Zersetzung von Biomasse, die nicht in die Treibhausgasemissionen des Bereichs 1 (Scope 1) einbezogen sind.	1.358	2.773	2.735	-1,4				
Biogene CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung oder biologischen Zersetzung von Biomasse, die nicht in die Treibhausgasemissionen des Bereichs 2 (Scope 2) einbezogen sind.	45.348	35.600	26.288	-26,2				

Die Emissionsbilanz erfolgt nach den Grundsätzen des GHG Protocols. Wesentliche Annahmen und Unsicherheiten sowie die verwendeten Emissionsfaktoren für die Scopes 1, 2 und 3 sind im Rahmen der Angabepflicht BP-2 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“ beschrieben.

Etwas mehr als die Hälfte der regenerativen Elektrizität bezieht Fraport über PPAs. Der verbleibende Anteil wird überwiegend durch Zertifikate aus gebündelten und ungebündelten Tarifen abgebildet. In untergeordnetem Umfang ergeben sich regenerative Strommengen aus dem örtlichen Versorgungsmix. Regenerative Fernwärmeanteile bezieht Fraport ausschließlich aus dem örtlichen Versorgungsmix.

Der Konsolidierungskreis entspricht der zu Rechnungslegungszwecken konsolidierten Gruppe (dem Mutterunternehmen und den Tochterunternehmen). Für Zwecke der THG-Bilanzierung wurde geprüft, ob bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und der sonstigen Beteiligungen im Fraport-Konzern, die nach der At-Equity-Methode einbezogen werden, das Prinzip der operativen Kontrolle zutreffend ist. Für nicht vollkonsolidierte Unternehmensbeteiligungen des Fraport-Konzerns wurde keine operative Kontrolle festgestellt. Deswegen wurden ihre THG-Emissionen im Rahmen des Scope 3 erfasst. Bei wesentlichen Änderungen dieser Definition werden diese angegeben und die Auswirkungen auf die jährliche Vergleichbarkeit der übermittelten THG-Emissionen erläutert.

Von den 15 Kategorien des GHG Protocols haben drei für Fraport aufgrund des Geschäftsmodells keine Relevanz und wurden nicht bewertet:

- 3.9 Transport und Distribution (abwärts der Wertschöpfungskette)
- 3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte
- 3.14 Franchise

Für die verbliebenen zwölf Kategorien hat Fraport für das Geschäftsjahr 2023 eine initiale Bilanzierung vorgenommen und anschließend ihre Signifikanz unter Berücksichtigung von Menge, Beeinflussbarkeit, etwaiger Risiken, Stakeholderrelevanz, Auslagerung von Aktivitäten und Sektorstandards (in Übereinstimmung mit ESRS E1-6 AR 46 d) und den entsprechend abgeleiteten Leitfragen bewertet.

Umfang der Emissionen:

- Ist der Beitrag zu den gesamten Scope-3-Emissionen signifikant?
- Wird die Kategorie für die erforderliche Abdeckung benötigt?

Einflussbereich und Emissionsreduktionspotenzial:

- Wie stark ist der Einfluss von Fraport auf die Emissionsreduzierung?
- Wie hoch ist das Emissionsreduktionspotenzial?

Bei der Durchführung dieser Bewertung hat Fraport die folgenden Scope-3-Kategorien als signifikant identifiziert, die über 98 % der Scope-3-Emissionen aus dem Treibhausgasinventar 2023 abdecken:

- 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen
- 3.2 Investitionsgüter
- 3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten)
- 3.7 Pendelnde Mitarbeiter
- 3.11 Verwendung verkaufter Produkte
- 3.11a Flugzeugemissionen
- 3.11b Landseitiger Zugang
- 3.11c Mieterservice
- 3.15 Investitionen

Aufgrund ihrer großen Bedeutung wird die Kategorie 3.11 in die Unterkategorien „Flugzeugemissionen“, „Landseitiger Zugang“ und „Mieterservice“ unterteilt.

Der Anteil der Emissionen des Scope 3 aus primären Emissionsdaten der Wertschöpfungskette betrug im Berichtsjahr rund 91 % (im Vorjahr: 87 %).

THG-Intensität pro Nettoumsatzerlös

in (t CO ₂ e/€)	2025	2024	Veränderung in %	Umsatzerlöse 2025 (in Mio €)
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoumsatzerlös	0,0050784	0,0050680	+0,2	
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoumsatzerlös	0,0050508	0,0050518	-0,0	4.432,2
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoumsatzerlös bereinigt um IFRIC 12	0,0053458	0,0057644	-7,3	
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoumsatzerlös bereinigt um IFRIC 12	0,0053167	0,0057460	-7,5	4.210,5

Für die Berechnung der THG-Intensität werden die Umsatzerlöse analog zur Angabe der Energieintensität klimaintensiver Tätigkeiten herangezogen.

Angaben zu ESRS E2 Umweltverschmutzung

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Fraport hat es sich zur Aufgabe gemacht, ihre Umweltauswirkungen, einschließlich der Luftemissionen, besser zu verstehen und durch effiziente und verantwortungsvolle Maßnahmen zu reduzieren. Das Thema Luftverschmutzung wurde bereits in den vergangenen Jahren als relevant eingestuft. Im Rahmen der DMA wurde das Thema erneut in einem Workshop von Umweltexperten am Standort Frankfurt analysiert und bewertet. Die Bewertung der Umweltaspekte und der daraus resultierenden Risiken und Chancen basiert unter anderem auf den Ergebnissen des Eco Management and Audit Scheme (EMAS)-Verbunds. Im EMAS-Verbund werden kontinuierlich Umweltaspekte im Austausch mit den Beauftragten für Abfall, Gewässerschutz, Gefahrgut, Strahlenschutz und Gefahrstoffe sowie mit den relevanten Fachbereichen diskutiert und analysiert. Der EMAS-Verbund umfasst neben der Fraport AG auch die FCS Frankfurt Cargo Services GmbH (FCS), die NICE Aircraft Services & Support GmbH (NICE) sowie die Tochtergesellschaften Fraport Ground Services GmbH (FGS GmbH) und FraCareServices GmbH (FraCareS).

Im Rahmen des Workshops haben die Experten dieser Fachbereiche potenzielle und tatsächliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung gemäß ESRS 1 AR16 hinsichtlich der Wesentlichkeit für den Flughafenbetrieb am Standort Frankfurt sowie generell für den Flughafenbetrieb diskutiert und bewertet. Die Bewertung wurde gemeinsam mit dem Teilnehmendenmanagement von Fraport für die ausländischen Standorte, insbesondere jene mit Flugbetrieb, auf die Auslandsbeteiligungen übertragen (siehe Angabepflicht IRO-1 in Kapitel „Angaben zu ESRS 2“). Dabei wurde nicht nur der operative Betrieb am Flughafen, sondern auch der bodennahe Flugbetrieb bewertet. Auch die Aktivitäten durch Dritte in der Wertschöpfungskette wurden in dieser Analyse betrachtet.

Im Rahmen der DMA wurden die externen Stakeholder unter anderem direkt durch eine übergeordnete Stakeholderbefragung zur Wichtigkeit der Themen angesprochen. Die zentralen Fachabteilungen der Fraport AG stehen regelmäßig im Austausch mit den betroffenen Gemeinschaften, insbesondere durch Formate und Institutionen wie die Fluglärmkommission, das Umwelt- und Nachbarschaftshaus, Hessenwasser (Trinkwasserversorgung) und das Regierungspräsidium Darmstadt. Vertreter dieser Fachabteilungen haben sich zudem über Workshops im Rahmen der DMA eingebracht.

Dabei wurde für den E2-Thementandard nur das Thema „Luftverschmutzung“ als wesentlich für den Fraport-Konzern und seiner Wertschöpfungskette bewertet. Relevante Quellen sind die Verbrennungsprozesse von Treibstoffen. Außer den Aktivitäten auf dem Vorfeld schließt dies auch die Emissionen des bodennahen Luftverkehrs mit ein. Etwa die Hälfte des Flugverkehrsaufkommens des Fraport-Konzerns konzentriert sich auf den Frankfurter Flughafen. Das übrige Aufkommen verteilt sich auf die verbleibenden 20 Flughäfen. In der Regel verfügen diese kleineren Flughäfen nur über eine Start-/Landebahn im Gegensatz zu den vier Bahnen des Frankfurter Flughafens. Die Rhein-Main-Region ist folglich überproportional durch die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs belastet. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Konzessionsumfänge an den Beteiligungsflughäfen ist der Frankfurter Flughafen auch derjenige, an dem Fraport über die umfangreicheren Einflussmöglichkeiten zum Management dieses IRO verfügt. Die folgende Darstellung der Konzepte, Maßnahmenhebel, Parameter und Ziele bezieht sich daher auf den Frankfurter Flughafen. Vergleichbare Managementelemente an den Beteiligungsflughäfen werden zusammenfassend ergänzt.

Am Standort Frankfurt hat in den letzten Jahren neben den unten genannten etablierten Luftschadstoffen auch die Schadstoffklasse UFP (Ultrafeinpartikel) an Relevanz gewonnen. UFP sind feste oder flüssige luftgetragene Teilchen mit einem Durchmesser kleiner 100 nm. Im Gegensatz zu grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Aufgrund ihrer geringen Größe werden UFP als potenziell gesundheitlich gefährdend eingestuft, allerdings existiert keine verlässliche Datenbasis, um eine Dosis-Wirkungs-Beziehung zu bestimmen. Die Messungen des HLNUG (Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie) haben in den vergangenen Jahren gezeigt, dass der Flughafen Frankfurt einen erheblichen Anteil zur UFP-Belastung im Umfeld des Flughafens beiträgt. Wie stark ein Standort von den Emissionen des Flughafens beeinflusst wird, hängt von der Entfernung vom Flughafen und davon ab, wie häufig sich dieser Standort aufgrund vorherrschender Windrichtung in der Abluft des Flughafens befindet. Das Thema UFP wird im weiteren Verlauf dieses Berichts in den Abschnitten „Konzept“ und „Maßnahmen“ gezielt aufgegriffen und vertieft, um die daraus abgeleiteten Handlungsansätze und geplanten Aktivitäten transparent darzustellen.

Angabepflicht E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die Säule „Wachstum und Nachhaltigkeit“ der Geschäftsstrategie Fraport.2030 fasst die Herausforderung und den Anspruch zusammen, das angestrebte Passagierwachstum an Fraports Standorten und den damit verbundenen sozio-ökonomischen Mehrwert in den jeweiligen Regionen (siehe Kapitel „Angaben zu ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften“) mit den daraus resultierenden Mehrbelastungen durch den zunehmenden Flugverkehr auszubalancieren.

Das sichere und effiziente Management von Luftschadstoffen hat Fraport für den Standort Frankfurt im Rahmen des EMAS in einem Umweltmanagementsystem umgesetzt. Das 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. Die Fraport AG ist seit über 25 Jahren EMAS-validiert. Für den Standort Frankfurt erstreckt es sich auf die oben beschriebenen Standorte des Verbunds und schließt auch die luftverkehrsbedingten bodennahen Emissionen mit ein. Mit dem Managementsystem ist der Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ beauftragt, die dem Vorstand jährlich über die Entwicklung berichtet.

Die im Rahmen von EMAS erklärte Umweltpolitik enthält den Grundsatz, Strategien und Konzepte zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs zu entwickeln. Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Lediglich bei eigenen Fahrzeugen insbesondere der Vorfeldflotte sowie Anlagen und Geräten besteht eine direkte Möglichkeit der Steuerung.

Da Luftschadstoffe als Nebenprodukte der Verbrennung kohlenwasserstoffbasierter Treibstoffe entstehen, verfolgt Fraport drei zentrale Hebel zur Verringerung ihrer Auswirkungen: die Reduzierung der Luftschadstoff-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung und Infrastruktur, Reduzierung des Einsatzes von Hilfstriebwerken und die Verringerung der Emissionen von ankommenden und abfliegenden Flugzeugen. Die Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung und Infrastruktur konzentriert sich hauptsächlich auf die eigenen Fahrzeugflotten und der Gebäude- und Versorgungsinfrastruktur, während bei den anderen beiden die Förderung des schadstoffärmeren Betriebs der Luftfahrzeuge im Vordergrund steht. Eine Verringerung der Auswirkungen kommt sowohl den Beschäftigten am Flughafen als auch den Anwohnern in der Umgebung zugute. Die Überwachung erfolgt für den Frankfurter Flughafen im Rahmen des beschriebenen EMAS. Weitere Informationen zu den Maßnahmen finden sich unter Angabepflicht E2-2 in diesem Kapitel. Die Steuerung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung (siehe Angabepflichten E1-1 in Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ und E2-2).

Im Rahmen von EMAS arbeitet Fraport am Flughafen Frankfurt an der stetigen Verbesserung und fortlaufenden Optimierung des Monitorings und der Modellierung des Emissionsgeschehens. 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. Auf dem Flughafen Frankfurt wird die Luftqualität seit 2002 an mehreren Standorten mess-technisch überwacht. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann wichtig, wenn sie in erkennbarem Maß dem Flughafen Frankfurt zuzuordnen und durch einen Grenzwert geregelt sind, auch wenn diese Grenzwerte nur für Wohngebiete gelten. Am Standort Frankfurt werden unter Federführung des HLNUG derzeit Stickoxide, Kohlenmonoxid, Ozon, Feinstaub (PM10, PM2.5), Kohlenwasserstoffe, UFP und Schwefeloxide überwacht.

Stakeholder finden auf der Fraport-Website (www.fraport.com) die lufthygienischen Jahresberichte der vergangenen Jahre mit umfassenden Informationen zur Luftqualität am Flughafen Frankfurt. Über einen Newsletter können Interessierte über neue Berichte informiert werden. Aktuelle Messwerte der Flughafenstationen sind zudem jederzeit auf der Internetseite des HLNUG unter „Messprogramm Flughafen Frankfurt“ einsehbar.

Fraport veröffentlicht jährlich einen Umweltbericht zu den eigenen Umweltaktivitäten und -leistungen. Die alle drei Jahre erscheinende umfassende Version enthält zusätzlich die Umweltpolitik und den Managementansatz zu Luftschadstoffen. Alle Publikationen sind für Beschäftigte und weitere Stakeholder online verfügbar.

Die Beteiligungsflughäfen haben ihrerseits Umweltmanagementsysteme in der Regel in Anlehnung an ISO 14001 eingeführt, die jedoch nur teilweise einer externen Zertifizierung unterliegen. Mit Ausnahme von Lima Airport Partners schließen diese Managementsysteme Luftschadstoffe mit ein.

Angabepflicht E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Reduzierung der Luftschadstoff-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung und Infrastruktur

Neben dem Flugbetrieb entstehen an Flughäfen Luftschadstoffe auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie dem Betrieb der Infrastruktur, zum Beispiel von Netzersatzanlagen. Als Reduktionsmaßnahme, wie unter Angabepflicht E1-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ im Rahmen des Dekarbonisierungshebels „Energieträger wechseln“ beschrieben, stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Die Maßnahme findet spätestens mit Erreichung des Ziels des Masterplans Dekarbonisierung in 2045 ihren Abschluss.

Reduzierung des Einsatzes von Hilfstriebwerken

Die EU fordert und fördert technische Lösungen, um den Einsatz der Hilfsturbinen von Flugzeugen zur Klimatisierung und Erhalt der Bordstromversorgung zu reduzieren. So wird der Ausbau stationärer Flugzeugpositionen mit stationärem Bodenstrom weiter vorangetrieben, und mobile, heizölbetriebene Bodenstromgeräte werden bei Ersatzbeschaffungen durch batterieelektrische Geräte ersetzt. Zu letzter Maßnahmen werden Fördermittel in Anspruch genommen. Darüber hinaus werden erste Anlagen zur Versorgung von Flugzeugen mit Pre-Conditioned-Air (PCA) im Probebetrieb getestet.

Verringerung der Emissionen von ankommenden und abfliegenden Flugzeugen

Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt fortlaufend Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoffe. Das emissionsbezogene Entgelt bezahlen Airlines für jedes ausgestoßene Kilogramm Stickoxidäquivalent beim Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off Cycle“, LTO-Zyklus) eines Flugzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Lufffahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Fraport sammelt erste Erfahrungen bei der Reduktion von Scope-3-Emissionen, beispielsweise durch Maßnahmen wie Reduced Engine Taxi-Out (RETO) und Reduced Engine Taxi-In (RETI). Weitere Informationen und Ansätze zur Reduktion von Scope-3-Emissionen sind unter Angabepflicht E1-4 im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ beschrieben.

Neben modernen Turbinen spielt auch der Treibstoff eine wichtige Rolle für die Qualität der Verbrennung. Untersuchungen haben gezeigt, dass Sustainable Aviation Fuel sauberer verbrennt als fossile Kraftstoffe. Der geplante verstärkte Einsatz dieser Kraftstoffe sollte daher ebenfalls zur Reduzierung der Auswirkungen beitragen. Fraport ist nicht an der direkten Wertschöpfungskette von Flugzeugkraftstoffen beteiligt. Die Betankungsinfrastruktur wird von Dritten betrieben. Dennoch setzt sich Fraport kontinuierlich über seine Branchenverbände für eine stärkere Förderung des Markthochlaufs von alternativen Flugzeugkraftstoffen ein.

Die oben beschriebenen Einzelmaßnahmen wirken sich – wie bereits in den Verweisen auf das Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ erläutert – ebenfalls positiv auf die Senkung der THG-Emissionen sowie auf eine bessere Luftqualität am Arbeitsplatz im Sinne des IROs „Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit“ aus. Sofern die Maßnahmen zur Abschaltung oder Verringerung der Turbinenleistung beitragen, ergeben sich darüber hinaus positive Auswirkungen auf den (Boden-)Lärm.

Sofern die beschriebenen Maßnahmenhebel zur Reduktion von Luftschadstoffen mit den Dekarbonisierungsmaßnahmen (siehe Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“) zusammenfallen und die betroffene Tätigkeit konzessionsbedingt in den eigenen operativen Betrieb fällt, finden diese auch Anwendung an Fraports Beteiligungsflughäfen. Bei den Flughäfen von Fraport Twin Star kommen lärmbezogenen Start-/Landeentgelte zur Anwendung, welche den Einsatz modernerer und damit oft auch schadstoffärmerer Flugzeuge fördern.

Unterstützung von Forschungsarbeiten zum besseren Verständnis der Luftschadstoffe und ihre Auswirkungen

Um weitere Kenntnisse zu UFP und deren gesundheitlichen Auswirkungen zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) die Vergabe einer Belastungsstudie und einer Wirkungsstudie beschlossen und es wurde beim Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) ein Arbeitskreis „UFP“ eingerichtet, an dem auch Fraport beteiligt ist. Seit April 2023 läuft die vom UNH (das als Geschäftsstelle des FFR fungiert) beauftragte UFP-Belastungsstudie „SOURCE FFR (Study On Ultrafine Particles at the Frankfurt Airport Region) – measurement & modelling“. Die Fraport AG unterstützt das Studienvorhaben bei der Durchführung der Messungen auf dem Flughafengelände und stellt eine Vielzahl an Betriebs- und Aktivitätsdaten für die Emissionsmodellierung der flughafenbezogenen Quellen zur Verfügung. Mit dem Abschluss der Belastungsstudie ist im Herbst 2026 zu rechnen. Ihre Ergebnisse sollen die Grundlage für die Untersuchung möglicher gesundheitlicher Effekte von UFP bilden.

Im Berichtsjahr hat die Wirkungsstudie, die innerhalb von drei Jahren von der TU Dresden durchgeführt werden soll, begonnen; sie bildet den zweiten Hauptteil der SOURCE FFR und wurde zuvor durch eine sogenannte Designstudie vorbereitet. Ziel der Wirkungsstudie ist es, umfassende Erkenntnisse über kurz- und langfristige gesundheitliche Risiken sowie das Auftreten spezifischer Erkrankungen durch Ultrafeinstaub in der Rhein-Main-Region zu gewinnen. Dazu wurden zunächst eine sekundärdatenbasierte Kohortenstudie (SEK) und eine Panelstudie für Erwachsene (PAN) ausgeschrieben. In der SEK werden umfangreiche Krankenkassendaten ausgewertet, um durch den Vergleich von Personen mit und ohne erhöhte Ultrafeinstaub-Exposition langfristige gesundheitliche Auswirkungen zu identifizieren und zuverlässige Gesundheitstrends zu analysieren. Die PAN wiederum beobachtet eine feste Gruppe Erwachsener im Umfeld des Frankfurter Flughafens über einen längeren Zeitraum, um durch wiederholte Befragungen und medizinische Untersuchungen mögliche Zusammenhänge zwischen Ultrafeinstaubbelastung und gesundheitlichen Veränderungen sowie die zugrundeliegenden physiologischen Mechanismen zu erfassen. Die PAN soll im Jahr 2026 starten. Die Ergebnisse sollen eine Indikation für die Dosis-Wirkungs-Beziehung aufzeigen. Das bessere Verständnis dieser Beziehung bildet die Grundlage, um zielgerichtete Maßnahmen einzuleiten, die ein akzeptables Verhältnis zwischen den negativen und positiven Auswirkungen des Luftverkehrs herstellen.

Die Behandlung von Fragen zur Erfassung und Wirkung von UFP in der Region um den Flughafen sowie die Bearbeitung dieses Themas durch das FFR wird auf der Internetseite des UNH veröffentlicht und ist unter <https://www.ultrafeinstaub-studie.de> einsehbar.

Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Monitorings und der Modellierung des Emissionsgeschehens

Der Flughafen Frankfurt arbeitet fortlaufend an der Verbesserung des Emissionsinventars und der Modellbildung des Standorts einschließlich des Flugbetriebs, um die beschriebenen Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen abbilden zu können (siehe auch Angabepflicht E2-1). Die von den Flugzeugen am Frankfurter Flughafen emittierten Schadstoffmengen veröffentlicht Fraport jährlich in der Umwelterklärung des EMAS-Verbunds am Standort. Das Monitoring des Immissionsgeschehen betreibt das HLNUG. Die Messstationen hierfür wurden von Fraport 2017 an das UNH übergeben. Fraport stellt dem UNH den Zugang zu diesen Messstationen sowie die Versorgung mit Elektrizität und den Anschluss an das Datennetz kostenfrei zur Verfügung.

An den griechischen Konzern-Standorten Thessaloniki, Korfu und Rhodos wird die Luftqualität ebenfalls dauerhaft messtechnisch überwacht. An den übrigen Beteiligungsflyghäfen finden je nach regulatorischer Anforderung nur periodische oder keine Messung einzelner Luftschadstoffe statt. Im Falle von Abweichungen obliegt es dem lokalen Management im Austausch mit den betroffenen Stakeholdern Abhilfe zu schaffen.

Angabepflicht E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

An allen Konzern-Flughäfen erfasst Fraport qualitativ, ob es Abweichungen von lokalen Betriebsauflagen oder Beschwerden der Aufsichtsbehörden bezüglich der Luftschadstoffbelastungen gegeben hat. Im Berichtsjahr sind keine Abweichungen von den geltenden nationalen oder lokalen Anforderungen im Kontext mit Luftschadstoffen durch die internationalen Konzern-Flughäfen berichtet worden.

Keine der standortspezifisch erhobenen und lokal berichteten Emissions- oder Immissionsgrößen zur Luftqualität wird aktuell zur Steuerung des IROs Luftverschmutzung für den Konzern verwendet.

Fraport hat bislang keine kennzahlbasierten, luftschadstoffspezifischen, ergebnisorientierten Reduktionsziele festgelegt. Wie dargelegt, sind die Ursachen der Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen eng miteinander verknüpft. Die Reduktion der direkten Luftschadstoffemissionen in den operativen Prozessen wird derzeit durch die im Kapitel „Angaben zu ESRS E1 Klimawandel“ beschriebenen Dekarbonisierungshebel und -ziele indirekt hinreichend adressiert.

Die Luftschadstoffemissionen aus dem Flugbetrieb werden an Fraports größtem Standort kontinuierlich durch emissionspezifische Flughafenentgelte adressiert und im Rahmen der EMAS-Zertifizierung überwacht und jährlich durch Dritte begutachtet. Das Kernprinzip von EMAS beruht auf der kontinuierlichen Verbesserung der Umwelleistung, einschließlich der Verringerung spezifischer Luftschadstoffemissionen, die ebenfalls jährlich in der Umwelterklärung des EMAS-Standortverbundes berichtet wird. Die Flugzeugemissionen werden kontinuierlich seit dem Jahr 2000 berechnet und der Fortschritt dokumentiert. Konkrete Zielvorgaben im Sinne der ESRS werden dabei jedoch nicht definiert.

Sozialinformationen

Angaben zu ESRS S1 Eigene Belegschaft

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Fraport betrachtet die konzernweite Belegschaft als einen entscheidenden Erfolgsfaktor für die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells. Die Qualifikationen, Führungskompetenzen und das Engagement der Mitarbeitenden bilden die Grundlage für den Unternehmenserfolg. Als international agierender Flughafenbetreiber bietet Fraport eine hohe Vielfalt an Beschäftigungsmöglichkeiten. Sie reichen von Luftsicherheitsassistenten und Gepäckabfertigung, Elektrik, Mechatronik oder Architektur bis zu administrativen Tätigkeiten in den Bereichen Rechnungswesen, Controlling oder Personalwesen.

Im Bereich des Flugbetriebs und der Bodenverkehrsdienste koordiniert Fraport den Flugverkehr und sorgt für die Abfertigung von Flugzeugen, einschließlich deren Be- und Entladung sowie Betankung. Hinzu kommen weitere Bodenverkehrsdienstleistungen wie das Schleppen von Flugzeugen. Auch die Passagierabfertigung, die Sicherheitskontrollen und das Gepäckhandling fallen in diesen Aufgabenbereich. Darüber hinaus übernimmt Fraport im Bereich der Fracht und Logistik die Luftfrachtabwicklung, Lagerung und den Transport sowie Zollabfertigungsdienste. Fraport ist auch in den Bau und die Entwicklung neuer Flughafenanlagen involviert. Dazu gehört auch die Vermietung und Verwaltung von Gewerbeflächen und Immobilien am Flughafen. Darunter fallen auch das Management von Einzelhandelsgeschäften und Duty-Free-Shops sowie Gastronomieeinrichtungen.

Aus den Unternehmenstätigkeiten von Fraport ergeben sich positive wie negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft. Diese Auswirkungen und die damit verbundenen ergriffenen und geplanten Maßnahmen haben im Berichtsjahr zu keiner Anpassung der Strategie oder des Geschäftsmodells von Fraport geführt. Gleichwohl beschäftigt sich Fraport kontinuierlich damit. Die zentrale Bedeutung der Beschäftigten wird im Rahmen der Konzern-Strategie Fraport.2030 mit der Definition der strategischen Priorität „Top-Arbeitgeber“ hervorgehoben. Dadurch verfolgt Fraport das Ziel, den Konzern als einen der besten Arbeitgeber in der Branche zu positionieren. Auf Basis dieser Zielsetzung werden Maßnahmen entwickelt. Diese sollen langfristig die wesentlichen negativen Auswirkungen abschwächen und die wesentlichen positiven Auswirkungen fördern.

Zu den eigenen Beschäftigten im Fraport-Konzern gehören die Personengruppen der Stammbeschäftigten, die sowohl in Teilzeit als auch in Vollzeit arbeiten, der Auszubildenden, der Aushilfen und der Freigestellten. Alle genannten Personengruppen haben ein Beschäftigungsverhältnis mit Fraport entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten. Von den wesentlichen Auswirkungen, die innerhalb der DMA identifiziert wurden, können alle genannten Personengruppen in unterschiedlichem Maße betroffen sein. Fraport hat durch die eigene Tätigkeit als Flughafenbetreiber einen Anteil daran.

Im Rahmen des DMA-Prozesses wurden die Effekte der wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft und auf Fremdarbeitskräfte geprüft. Zu den Fremdarbeitskräften zählen insbesondere Selbstständige und Leiharbeitnehmer, die für Fraport tätig sind. Die Analyse ergab, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen auch auf Fremdarbeitskräfte zutreffen können.

Im Folgenden werden die wesentlichen Auswirkungen von Fraport auf die eigene Belegschaft kurz beschrieben. Sie ergeben sich aus dem Geschäftsmodell des Flughafenbetreibers und sind nicht auf individuelle Vorfälle zurückzuführen. Aus den Übergangsplänen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die eigene Belegschaft. Im Fraport-Konzern existieren keine Tätigkeiten, bei denen ein erhebliches Risiko für Vorfälle von Kinder- oder Zwangsarbeit besteht.

Positive Auswirkung durch integrativen Arbeitgeber

Das Engagement von Fraport, als integrativer Arbeitgeber zu agieren, hat eine positive Auswirkung auf die Belegschaft. Fraport setzt sich aktiv für die Förderung von Diversität und Inklusion ein und schafft damit ein Arbeitsumfeld, das Vielfalt und Chancengleichheit für alle Beschäftigten unterstützt. Dies stärkt das Zugehörigkeitsgefühl und die Motivation der Mitarbeitenden und schafft einen Rahmen für Innovation und Zusammenarbeit im Unternehmen. Darüber hinaus trägt die integrative Unternehmenskultur dazu bei, Diskriminierung und Vorurteile abzubauen, individuelle Potenziale besser zu entfalten und die Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber zu erhöhen.

Positive Auswirkung durch hohe Arbeitnehmerbeteiligung

Eine hohe Arbeitnehmerbeteiligung wirkt sich positiv auf die Beschäftigten aus. Durch die aktive Einbindung der Mitarbeitenden in Entscheidungsprozesse wird das Zugehörigkeitsgefühl gestärkt und das Engagement gefördert. Bei Fraport ist die Arbeitnehmerbeteiligung ein zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Vor allem in Deutschland, wo die Vorgaben zur Mitbestimmung konsequent umgesetzt werden, werden Arbeitnehmer durch Sprecherausschuss, Betriebsräte, Jugend- und Auszubildendenvertretungen und Gewerkschaften repräsentiert und aktiv in betriebliche Entscheidungsprozesse eingebunden. Regelmäßige Dialogformate und Feedbackmöglichkeiten fördern den Austausch zwischen Mitarbeitenden und Unternehmensleitung. So werden Interessen und Anliegen der Belegschaft berücksichtigt und gemeinsam Lösungen erarbeitet, was zu einer hohen Identifikation mit Fraport und einem positiven Arbeitsumfeld beiträgt.

An den ausländischen Standorten des Fraport-Konzerns ist die Arbeitnehmerbeteiligung von den jeweiligen nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängig. Fraport legt jedoch auch international Wert auf einen offenen Dialog mit der Belegschaft und fördert – im Rahmen der jeweiligen lokalen Möglichkeiten – die Einbindung der Mitarbeitenden in betriebliche Prozesse.

Negative Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit

Die Arbeitsbedingungen auf dem Vorfeld und in den Terminals, aber auch in den administrativen Bereichen können sowohl physische als auch psychische Belastungen für die Beschäftigten darstellen und ihre Gesundheit beeinträchtigen. Im Rahmen der Konzern-Richtlinie „Arbeitsschutz“ werden im Prozess „Gefährdungsbeurteilung im Fraport-Konzern“ einheitliche Mindestanforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz festgelegt. Sie gilt für alle Unternehmen des Fraport-Konzerns und regelt, dass Gefährdungsbeurteilungen systematisch und teamorientiert durchzuführen sind. Die Verantwortung liegt bei der Unternehmensleitung beziehungsweise den Führungskräften. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung werden alle relevanten Gefährdungen am Arbeitsplatz ermittelt, bewertet und geeignete Schutzmaßnahmen nach dem STOP-Prinzip (Substitution, technisch, organisatorisch, personenbezogen) abgeleitet. Insbesondere die körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten im Bereich der Bodenverkehrsdienste, die Belastungen durch Temperatur, Lärm, Luftschadstoffe und Schmutz, können die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeitenden beeinträchtigen. Aufgrund der körperlichen Arbeit erhöht sich zudem die Wahrscheinlichkeit für Arbeitsunfälle. Darüber hinaus sind Beschäftigte an Flughäfen zusätzlichen Gefahren wie Terrorismus, Unfällen und Pandemien ausgesetzt, was als erheblicher Stressfaktor empfunden werden kann. Auch Schichtarbeit, insbesondere im Ground Handling und im Aviation-Bereich, stellt eine weitere Belastung dar. Eine besondere Gefährdung nur für bestimmte Personengruppen (zum Beispiel junge Menschen, Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund) wurde dabei nicht festgestellt. Die Ergebnisse der Gefahrenbeurteilung werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden Befragungen im Rahmen der konzernweiten Befragung „Fraport-Barometer“ durchgeführt, um ein tieferes Verständnis darüber zu bekommen, wie und in welchem Umfang die eigenen Beschäftigten von den negativen Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit betroffen sind oder betroffen sein können.

Negative Auswirkungen durch fehlende Entwicklungspfade

Wenn Mitarbeitende keine klaren Perspektiven für berufliches Wachstum, Qualifizierung und Aufstieg innerhalb des Unternehmens geboten werden, kann dies zu Frustration, sinkender Motivation und einer geringeren Bindung an das Unternehmen führen. Das Fehlen transparenter Karrierewege und gezielter Weiterbildungsangebote erschwert es den Beschäftigten, ihre Fähigkeiten auszubauen und ihre Potenziale zu entfalten. Langfristig kann dies nicht nur die individuelle Arbeitszufriedenheit beeinträchtigen, sondern auch die Innovationsfähigkeit und Wettbewerbsposition des Unternehmens schwächen, da Fachkräfte das Unternehmen verlassen oder ihr Engagement zurückschrauben. Die Förderung klarer Entwicklungspfade ist daher ein zentraler Aspekt, um negative Auswirkungen auf die Mitarbeitenden zu vermeiden und eine nachhaltige Personalentwicklung sicherzustellen.

Durch Personalmangel in den operativen und administrativen Bereichen werden die negativen Auswirkungen verstärkt, da dies eine erhöhte Arbeitslast für die Beschäftigten verursacht und zu vermehrten Ausfällen aufgrund von Stress und Überlastung führen kann. In den administrativen Bereichen kann die einseitige geistigen Belastung durch spezialisierte Jobprofile belastend wirken.

Angabepflicht S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft

Um den wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft entgegenzuwirken, die potenziellen positiven Auswirkungen zu maximieren und die damit verbundenen Risiken und Chancen zu steuern, hat Fraport Konzepte entwickelt und Maßnahmen definiert.

Bei der Ausarbeitung der Strategien und Maßnahmen wurden alle Personengruppen im Konzern berücksichtigt. Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt haben die Möglichkeit, weitere, lokal entwickelte Programme zu implementieren. Die dafür verantwortlichen Personen sind die Personalleitungen.

Integrativer Arbeitgeber

Fraport erkennt die Bedeutung von Vielfalt und Inklusion als wesentliche Erfolgsfaktoren für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Dies zeigt sich unter anderem in der strategischen Priorität „Top-Arbeitgeber“, in der Chancengleichheit, Vielfalt und ein wertschätzendes Miteinander als zentrale Handlungsfelder definiert sind. Ziel ist es, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem alle Mitarbeitenden ihre individuellen Stärken einbringen können, unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Alter, Religion oder anderen persönlichen Merkmalen. Das Diversity Management ist ausgerichtet an den strategischen Unternehmenszielen und geht die Themen systematisch an.

Die Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ definiert grundlegende Prinzipien wie Diskriminierungsfreiheit, Schutz vor Belästigung und Chancengleichheit. Neben der klaren Festlegung zentraler Werte enthält diese Vereinbarung auch konkrete betriebsinterne Regelungen und Strukturen, die das respektvolle Miteinander im Unternehmen fördern. Ergänzend dazu gibt der Verhaltenskodex für Beschäftigte verbindliche Leitlinien und Verhaltensgrundsätze vor, die das tägliche Miteinander und die Arbeitsweise aller Mitarbeitenden im Konzern prägen. Ziel ist es, ein ethisch korrektes, wertschätzendes und verantwortungsvolles Arbeitsumfeld zu schaffen und dauerhaft sicherzustellen. Die Konzern-Vereinbarung findet direkte Anwendung auf die Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und wirkt über den Verhaltenskodex zudem auf die internationalen Gesellschaften.

Bereits im Jahr 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Initiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. Fraport engagiert sich als verantwortungsvoller Arbeitgeber für die Anerkennung und Förderung individueller Unterschiede und stellt sicher, dass dies in der zwischenmenschlichen Interaktion reflektiert wird. Organisatorisch ist „Diversity“ im Bereich „People and Culture“ der Fraport AG integriert. Das Team bietet auch den Konzern-Gesellschaften außerhalb von Deutschland Unterstützung bei der lokalen Umsetzung von diversitätsbezogenen Projekten an. Die jeweiligen Konzern-Gesellschaften sind für die Entwicklung, die Umsetzung und das Monitoring der Maßnahmen verantwortlich.

Fraport verfolgt in Bezug auf Inklusion keine politischen Selbstverpflichtungen, die über die lokalen gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Zur Förderung der Chancengleichheit und Vielfalt bestehen für Fraport unter anderem folgende Maßnahmen: Für Frauen in Führungspositionen gilt eine für den Konzern in Deutschland festgelegte Zielquote, deren Einhaltung regelmäßig überprüft wird. Darüber hinaus ist Fraport gemäß § 154 SGB IX in Deutschland verpflichtet, die gesetzliche Schwerbehindertenquote einzuhalten. Im Rahmen gezielter Schulungsangebote werden Mitarbeitende kontinuierlich für die Themen Diskriminierung, Vielfalt und respektvolles Verhalten sensibilisiert.

Über das Hinweisgebersystem, das online weltweit verfügbar ist, können Mitarbeitende Diskriminierungsvorfälle sowie potenzielle negative Auswirkungen auf die Menschenrechte melden. Fraport stellt sicher, dass alle Beschwerden ernst genommen und vertraulich behandelt werden. Beschäftigte, die Diskriminierung melden, sind vor Repressalien geschützt, um ein sicheres Umfeld zu gewährleisten.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Fraport legt besonderen Wert auf die Mitbestimmung und das Engagement der Beschäftigten. Insbesondere am Standort Frankfurt arbeitet das Unternehmen eng mit Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften zusammen, um die Interessen und Anliegen der Belegschaft aktiv in betriebliche Entscheidungsprozesse einzubinden. Die gesetzlichen Bestimmungen zur Mitbestimmung werden dabei konsequent eingehalten, weshalb keine gesonderte Strategie zu diesem Nachhaltigkeitsthema erforderlich ist. Auch an den internationalen Standorten setzt sich Fraport im Rahmen der jeweiligen nationalen Gesetze dafür ein, die Mitarbeitenden durch Arbeitnehmervertretungen in relevante Entscheidungsprozesse einzubeziehen und deren Mitwirkung zu fördern.

Die Verantwortung für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Regularien zur Mitbestimmung liegt auf oberster Organisationsebene bei den Leitern des jeweiligen Personalbereichs. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Mitbestimmung und Beteiligung der Beschäftigten im gesamten Konzern angemessen berücksichtigt werden. Durch eine eigens hierfür etablierte Beschäftigtengruppe innerhalb der Abteilung „Grundsatzfragen und Tarif, Arbeitsrecht und Mitbestimmung“ werden alle potenziell mitbestimmungspflichtigen Sachverhalte geprüft, bewertet und die notwendige Einbindung des zuständigen Mitbestimmungsgremiums im Konzern sichergestellt.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Fraport setzt auf eine ganzheitliche Strategie im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz mit dem Ziel, für alle Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu schaffen. Dazu zählen regelmäßige Schulungen und Weiterbildungen, die das Bewusstsein der Mitarbeitenden für Sicherheits- und Gesundheitsthemen stärken und deren Wissen kontinuierlich ausbauen. Der Einsatz moderner Technologien und Ausrüstungen trägt zusätzlich dazu bei, potenzielle Gefahrenquellen zu reduzieren und Arbeitsunfälle zu vermeiden. Ein wesentlicher Bestandteil der Strategie ist zudem die laufende Überprüfung und Optimierung der Arbeitsbedingungen durch regelmäßige Inspektionen und Audits. Fraport legt außerdem großen Wert auf eine offene Kommunikation und den konstruktiven Austausch zwischen Belegschaft und Unternehmensleitung, um Sicherheitsrisiken frühzeitig zu erkennen und anzugehen. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Strategie liegt bei den einzelnen Konzern-Gesellschaften.

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 in diesem Rahmen festgelegten Grundsätze sind von den Geschäftsführern der Konzern-Gesellschaften eigenverantwortlich umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in den jeweiligen internen Richtlinien zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften gelten diese Vorgaben unmittelbar. In den internationalen Konzern-Gesellschaften wird die Umsetzung unter Berücksichtigung der jeweils geltenden nationalen Gesetze als empfohlene Handlungsoption betrachtet. Die Umsetzung der Strategie erfolgt sowohl in einem Top-down-Prozess, bei dem Vorgaben und Ziele von der Unternehmensleitung an die nachgeordneten Ebenen weitergegeben werden, als auch durch Bottom-up-Initiativen, bei denen Impulse, Ideen und Verbesserungsvorschläge aus den einzelnen Unternehmenseinheiten in die Weiterentwicklung der Strategie einfließen. Durch diese Kombination wird sichergestellt, dass zentrale Leitlinien effektiv umgesetzt werden und zugleich praxisnahe Erfahrungen und Anregungen aus dem Arbeitsalltag berücksichtigt werden. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt beim obersten Management und den Führungskräften der jeweiligen Konzern-Gesellschaften. Die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit und der leitende Betriebsarzt sind verantwortlich für die Entwicklung, Einführung und Überwachung von Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien. Sie koordinieren Maßnahmen zur Risikominimierung und Notfallplanung, schulen die Mitarbeitenden, bieten Beratung und Unterstützung und erstellen Berichte, um ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld im Unternehmen sicherzustellen.

Fehlende Entwicklungspfade

Fraport misst der Kompetenzentwicklung der eigenen Belegschaft große Bedeutung bei und verfolgt das Ziel, die Fähigkeiten und Qualifikationen der Mitarbeitenden kontinuierlich auszubauen. Um dies zu erreichen, setzt das Unternehmen auf ein breites Spektrum an Fort- und Weiterbildungsprogrammen, die sowohl technische als auch persönliche und fachübergreifende Kompetenzen fördern. Fraport investiert gezielt in maßgeschneiderte Schulungsangebote, die auf die spezifischen Anforderungen der unterschiedlichen Geschäftsbereiche und Positionen abgestimmt sind. Darüber hinaus werden innovative Lernformate und digitale Lernplattformen eingesetzt, um den Wissenstransfer zu unterstützen und eine flexible, bedarfsgerechte Entwicklung zu ermöglichen. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Strategie, die Anpassung an die jeweiligen Bedürfnisse der einzelnen Konzern-Gesellschaften sowie die Einführung und Überwachung von Monitoring-Prozessen liegt bei den Leitern der Personalbereiche. So wird sichergestellt, dass die Kompetenzentwicklung im gesamten Konzern wirksam und nachhaltig verankert ist.

Grundsätze zur Achtung der Menschenrechte und Wahrnehmung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Die Wahrung der Menschenrechte, einschließlich der Arbeitnehmerrechte, ist für Fraport die Basis unternehmerischen Handelns. In der Grundsatzerklärung zu Menschenrechten bekennt sich Fraport zu den Prinzipien folgender international anerkannter menschenrechtlicher Rahmenwerke und der darin enthaltenen Standards:

- ILO-Kernarbeitsnormen (International Labour Organization)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact

Fraport misst der Erfüllung seiner Sorgfaltspflichten große Bedeutung bei. Aus diesem Grund dienen die Prinzipien und Standards der genannten Rahmenwerke als Basis für einen verbindlichen Handlungsrahmen. Dieser Rahmen gilt gleichermaßen für alle Beschäftigten, Geschäftspartner sowie Lieferanten von Fraport. Für die eigene Belegschaft gilt der Fraport-Verhaltenskodex, der einen zentralen Leitfaden für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte darstellt, die gesellschaftliche Verantwortung in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales formuliert und die ethischen Grundsätze sowie Verhaltensstandards für ein verantwortungsbewusstes und integriertes Handeln im gesamten Unternehmen definiert. Für die Lieferanten sind die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit im Fraport-Lieferantenkodex beschrieben. Fraports Lieferanten sind verpflichtet, auf eine konsequente Verbreitung und Einhaltung dieser Standards auch bei allen weiteren an der Leistungserbringung beteiligten Unternehmen (zum Beispiel Nachunternehmern) hinzuwirken. Bei einem Verstoß werden die Lieferanten aufgefordert, diesen nachweislich abzustellen. Andernfalls kann dies zur unmittelbaren Kündigung der Geschäftsbeziehung führen.

Fraport setzt auf klare Verhaltensstandards und etablierte Meldewege, um Hinweise auf potenzielle Verstöße frühzeitig zu erkennen und angemessen zu bearbeiten. Aus diesem Grund besteht bei Fraport derzeit noch kein ausdrücklich definierter Überwachungsprozess zur Sicherstellung der Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten.

Fraports Strategien in Bezug auf die eigene Belegschaft stehen im Einklang mit relevanten international anerkannten Instrumenten, einschließlich der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte.

Fraport lehnt Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit kategorisch ab. Im Lieferantenkodex sowie im Verhaltenskodex für Fraport Beschäftigte sind diese Themen explizit adressiert.

Angabepflicht S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Die Mitarbeitenden der Fraport AG werden grundsätzlich durch die Arbeitnehmervertreter repräsentiert und so bei der Entscheidungsfindung einbezogen. Die Arbeitnehmervertreter sind in verschiedenen Ausschüssen organisiert, die nach Bedarf über aktuelle Themen durch die Fachbereiche oder durch den Vorstand informiert werden. Dabei können Entscheidungen des Unternehmens hinterfragt und das Mitbestimmungsrecht ausgeübt werden. Seit 2025 wird die Belegschaft digital über den News-Feed im Intranet über die Arbeit des Betriebsrats informiert. Im Jahr 2025 gab es zehn Nachrichten zu den aktuellen Themen. Für die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ist die Abteilung „Grundsatzfragen und Tarif, Arbeitsrecht und Mitbestimmung“ der Fraport AG verantwortlich, die direkt der Arbeitsdirektorin unterstellt ist.

In einzelnen Projekten werden die Mitarbeitenden unmittelbar einbezogen. Bei der Entwicklung des strategischen Programms HRneo und den Folgeprojekten wurden die Beschäftigten der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt direkt angesprochen und zur Mitarbeit bei den Teilprojekten angeregt. Ein zentralisiertes Verfahren zur Konsolidierung der Informationen zur Einbeziehung außerhalb der Projektgruppen wurde bei Fraport nicht implementiert. Eine globale Rahmenvereinbarung, die Fraport mit Arbeitnehmervertretern im Zusammenhang mit der Achtung der Menschenrechte der eigenen Belegschaft geschlossen hat, existiert nicht.

Über die konzernweite Mitarbeiterbefragung, das Konzern-Barometer, das jährlich durchgeführt wird, wird die Zufriedenheit der Belegschaft gemessen. So erhalten die Beschäftigten im Konzern die Möglichkeit, anonym und freiwillig ihre Meinungen und Stimmungsbildern abzugeben. Auf einer Skala von 1 (niedrigster Wert) bis 7 (höchster Wert) bewerten die Beschäftigten Aussagen in vier Themenfeldern – „Mein Arbeitgeber“, „Mein Arbeitsplatz“, „Mein Team“ und „Meine Führungskraft“. Der Durchschnittswert über alle Fragen eines Themenfelds ergibt die Kennzahl des Themenfelds. Der Durchschnittswert über die vier Kennzahlen der Themenfelder ergibt die Kennzahl der Befragung. Aus den Ergebnissen dieser Umfragen werden von der Unternehmensleitung und den jeweiligen Fachbereichen Maßnahmen abgeleitet. Explizite Verfahren, die die Wirksamkeit der Zusammenarbeit mit der eigenen Belegschaft bewerten, existieren aktuell nicht.

Angabepflicht S1-3 – Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können

Fraport bietet seinen Beschäftigten verschiedene Möglichkeiten, Beschwerden oder Bedenken zu melden. Diese Beschwerdekanaäle sind im Intranet aufgeführt. Grundsätzlich ist der erste Ansprechpartner bei Fragen, Unsicherheiten oder Bedenken der zuständige Personalreferent. Der Personalreferent bietet Unterstützung, berät vertraulich und hilft dabei, geeignete Lösungswege zu finden oder die weiteren Schritte einzuleiten. Zusätzlich können Vorfälle über das Hinweisgebersystem gemeldet werden, das von Fraport selbst betrieben wird. Über diese Plattform können Mitarbeitende rund um die Uhr und weltweit anonym Hinweise auf

mögliche Unregelmäßigkeiten in allen Konzern-Gesellschaften einreichen. Jede eingegangene Meldung wird sorgfältig geprüft und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dabei werden die Anforderungen des Hinweisgeberschutzgesetzes eingehalten. Fraport hat Maßnahmen ergriffen, um die Vertraulichkeit und Anonymität der Hinweisgeber zu gewährleisten und damit die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz von Hinweisgebern zu erfüllen.

Darüber hinaus steht den Beschäftigten der Fraport AG eine Ombudsfrau zur Verfügung – eine externe, unabhängige Rechtsanwältin. Mitarbeitende am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

Derzeit hat Fraport keine Mechanismen implementiert, um die Wirksamkeit der ergriffenen Abhilfemaßnahmen systematisch zu bewerten. Ein spezifisches Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden in Bezug auf Arbeitnehmerbelange existiert bislang nicht. Dies auch, weil Beschwerden in der Regel über den Betriebsrat an das Unternehmen herangebracht werden oder direkt bei den im Unternehmen für den Bereich der betrieblichen Mitbestimmung zuständigen Beschäftigten platziert werden.

Angabepflicht S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Um wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft entgegenzuwirken und gleichzeitig positive Effekte zu stärken, erarbeitet Fraport gezielte Maßnahmen. Diese Initiativen werden konsequent umgesetzt. Dabei werden sowohl gesetzliche Vorgaben als auch interne Standards berücksichtigt, um das Wohl der Mitarbeitenden nachhaltig zu fördern. Für die festgelegten Maßnahmen wurden im Berichtsjahr keine eigenständigen Budgets bereitgestellt. Die anfallenden Kosten wurden im Rahmen der Wirtschaftsplanung von den jeweils zuständigen Bereichen oder Konzern-Gesellschaften eingeplant und getragen. Eine direkte Erfolgsmessung dieser Maßnahmen erfolgt nicht, da ein unmittelbarer, nachweisbarer Zusammenhang zwischen den einzelnen Maßnahmen und den erzielten Ergebnissen in der Regel nicht gegeben ist. Dennoch wird die Wirksamkeit im Rahmen von regelmäßigen Bewertungen und Berichten über die allgemeine Entwicklung der Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Im Hinblick auf menschenrechtliche Auswirkungen bei externen Geschäftspartnern setzt Fraport grundlegende Erwartungen im Rahmen des Lieferantenkodex voraus. Darüberhinausgehende spezifische Maßnahmen wie gezielte vertragliche Vorgaben, Schulungsangebote oder Kooperationsinitiativen sind nicht implementiert.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Am Standort Frankfurt unterstützt Fraport die Mitbestimmung der Mitarbeitenden aktiv durch verschiedene Beteiligungsformate, wie zum Beispiel Abteilungsversammlungen, Feedback-Runden und Workshops. Diese Formate ermöglichen es den Beschäftigten, ihre Meinungen, Anregungen und Ideen einzubringen und so aktiv an der Weiterentwicklung des Unternehmens mitzuwirken. Dadurch wird ein offener Dialog zwischen Mitarbeitenden und Unternehmensleitung gefördert. Fraport unterstützt die betriebliche Mitbestimmung durch verschiedene Maßnahmen. So stehen den Beschäftigten informative Leitfäden zur Verfügung, die die korrekte Einbindung der Mitbestimmungsgremien erläutern. Darüber hinaus ermöglicht ein spezielles Workflowsystem, Anliegen direkt an das jeweils zuständige Mitbestimmungsgremium zu übermitteln. Die betriebliche Mitbestimmung wird zudem durch die Bereitstellung von Kommunikationsmitteln, wie beispielsweise einem Intranetauftritt mit News-Feed des Betriebsrats oder Konzern-Betriebsrats, aktiv gefördert.

Zusätzliche, über diese Angebote hinausgehende Maßnahmen zur Förderung der Arbeitnehmerbeteiligung wurden nicht entwickelt. Fraport prüft jedoch fortlaufend, inwieweit bestehende Beteiligungsformate weiterentwickelt oder neue Instrumente zur Stärkung der Mitarbeiterpartizipation eingeführt werden können.

Integrativer Arbeitgeber

Inklusion und Vielfalt genießen bei Fraport einen hohen Stellenwert und sind fest in der Unternehmenskultur verankert. Um das Bewusstsein der Mitarbeitenden für die Bedeutung von Vielfalt, Chancengleichheit und die Vermeidung von Diskriminierung zu stärken, werden regelmäßig Schulungen und Sensibilisierungsprogramme angeboten. Ziel ist es, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem sich alle Mitarbeitenden unabhängig von Herkunft, Geschlecht, Alter, Religion oder anderen persönlichen Merkmalen willkommen und unterstützt fühlen. Zudem gibt es über das Jahr verteilt Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zu allen Themen rund um Vielfalt und Inklusion.

Im Jahr 2025 hat Fraport die Aktivitäten zur Stärkung und Nutzung der Diversität im Konzern weitergeführt. Auch in diesem Jahr lag ein Schwerpunkt auf dem Thema Diskriminierung. Es wurden Seminare für Beschäftigte der Fraport AG angeboten, um diese gegenüber Rassismus, Diskriminierung und unbewussten Vorurteilen im Alltag zu sensibilisieren. Das Projekt „Respektlotsen“ wurde in Frankfurt in den operativen Bereichen der Bodenverkehrsdienste auf 24 Lotsen erweitert. Diese Beschäftigten helfen beim Auffinden von Anlaufstellen und geben Hilfestellungen bei persönlichen Problemen und Problemen im Arbeitsumfeld. Dazu werden die ausgewählten Respektlotsen geschult. Sie erfüllen diese Aufgabe im Ehrenamt.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Im Fraport-Konzern stehen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz präventive Maßnahmen im Fokus, die darauf abzielen, das langfristige Wohlbefinden, die Erhaltung der Arbeitsfähigkeit sowie die Motivation der Mitarbeitenden zu fördern. Diese Ansätze tragen maßgeblich dazu bei, die Produktivität zu sichern und das Arbeitsumfeld sicher und gesundheitsfördernd zu gestalten. Darüber hinaus werden durch ergänzende Maßnahmen – wie kontinuierliche Gefährdungsbeurteilungen, gezielte Schulungen sowie die Förderung einer offenen Sicherheitskultur – auch die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz insgesamt gestärkt.

Da ein erheblicher Anteil der Arbeitsunfälle auf verhaltensbedingte Ursachen zurückzuführen ist, setzt Fraport gezielt Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheitskultur um. Im Jahr 2024 wurden im Bereich Ground Handling im Rahmen der Sicherheitsaktion S.A.F.E. (Sicherheit, Aufmerksamkeit, Führung und Engagement) verschiedene Maßnahmen erprobt, die ab 2025 abhängig von ihrer Wirksamkeit teilweise konzernweit fortgeführt wurden. Im Mittelpunkt steht hierbei die Rolle von Führung und Kommunikation im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Im sogenannten Occupational Health and Safety Spotlight wurde alle zwei Monate ein zentrales Schwerpunktthema wie Unfallgefahren oder sicherheitsrelevante Verhaltensweisen aufbereitet und über die Führungskräfte im Sinne eines Top-down-Ansatzes an alle Beschäftigten kommuniziert. Darüber hinaus werden weiterführende Informationen und Aktionen im Kontext des jeweiligen Spotlight Themas angeboten, um das Bewusstsein für Arbeitssicherheit nachhaltig zu stärken und ein verantwortungsvolles Verhalten im Arbeitsalltag zu fördern.

Alle Beschäftigten des Fraport-Konzerns werden im Rahmen von gesetzlichen Vorschriften durch eine eigene arbeitsmedizinische Abteilung betreut. Die ärztliche Beratung und Untersuchung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung und Weiterentwicklung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen an den Flughäfen. Durch regelmäßige Vorsorgen, Impfangebote und Beratungen unterstützt die arbeitsmedizinische Abteilung die Prävention arbeitsbedingter Erkrankungen und trägt zur Erhaltung der Arbeitsfähigkeit bei. Darüber hinaus werden am Standort Frankfurt eine Notfallambulanz sowie ein eigener Rettungsdienst betrieben. Im Falle von Unfällen oder akuten gesundheitlichen Beschwerden wird hier eine schnelle und qualifizierte Erstversorgung direkt am Arbeitsplatz gewährleistet. Darüber hinaus ist die Notfallambulanz in die Notfall- und Krisenorganisation des Flughafens eingebunden und spielt eine zentrale Rolle bei der medizinischen Versorgung im Rahmen von Großschadensereignissen oder im Pandemiefall. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen der akutmedizinischen und der arbeitsmedizinischen Versorgung und dem Fachbereich des Arbeitsschutzes stellt eine umfassende Betreuung sicher. Sie trägt dazu bei, Gefährdungen frühzeitig zu erkennen, Präventionsmaßnahmen zielgerichtet umzusetzen und die Sicherheit sowie das Wohlbefinden aller Beschäftigten am Flughafen nachhaltig zu stärken.

Fraport verfolgt die Implementierung der Maßnahmen. Die Bereiche Arbeitsmedizin, Prävention und Gesundheitsmanagement sowie Arbeitsschutz berichten einmal im Quartal über den Fortschritt der Maßnahmen an die Führungskräfte der Fraport AG. Für die Umsetzung, das Monitoring und die Berichterstattung sind die Konzern-Gesellschaften selbst verantwortlich.

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt sind eigenständig für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen verantwortlich. Sie bieten Schulungen zu relevanten Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie Gesundheitsleistungen an.

Die Maßnahmen sind in der Regel nicht an einen festen Zeitraum gebunden, sondern werden kontinuierlich umgesetzt. Dadurch tragen sie nachhaltig zur Verbesserung der Arbeitssicherheit bei und helfen, die negativen Auswirkungen für die Belegschaft langfristig zu verringern.

Fehlende Entwicklungspfade

Fehlende Entwicklungsperspektiven mindern die Motivation der Beschäftigten. Deswegen ist Fraport dabei, ein Personal- und Organisationsmanagement zu entwickeln, das die Mitarbeitenden von der Anstellung bis zum Ruhestand begleiten soll. Das Ziel

ist es, Motivation und Entwicklungsperspektiven zu fördern – unter anderem durch Talentgewinnung, kontinuierliche Weiterbildung und die Entwicklung einer modernen Lernkultur. Dafür wurde das strategische Programm HRneo ins Leben gerufen, das im Dezember 2024 abgeschlossen wurde. Daraus wurden Maßnahmen abgeleitet und Folgeprojekte aufgesetzt.

Dabei wurden verschiedene Schwerpunkte technisch und organisatorisch gesetzt. Dazu zählt insbesondere die Modernisierung der HR-IT-Systeme, um Funktionen zu bündeln und Prozesse zu beschleunigen. Die technischen Lösungen werden sukzessive, zunächst bei der Fraport AG und perspektivisch konzernweit, implementiert. Organisatorisch wurde der Fokus auf die Formulierung von organisationsunabhängigen Jobfamilien gelegt. Dadurch werden die konzernweiten Entwicklungswege transparent gemacht. Die Förderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten werden durch das neu konzipierte vergütungsunabhängige Performance-Management gezielt unterstützt. Dabei werden jährlich Entwicklungsgespräche geführt. Die Ergebnisse fließen in ein darauf aufbauendes Talentmanagement zur Identifikation und Platzierung fachbereichsübergreifender Potenziale. Für die Führungskräfte im Fraport-Konzern wurde ein 360°-Feedback etabliert.

Bereits etablierte und gut ausgerichtete Maßnahmen wie das Cross-Mentoring-Programm und Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Unterstützung des Frauennetzwerks werden kontinuierlich weiterverfolgt. Gleiches gilt für das generationenübergreifende Reverse-Mentoring-Programm.

Fraport stellt seinen Beschäftigten verschiedene Trainings- und Schulungsprogramme zur Verfügung. Sie umfassen die Pflichtschulungen, die von verschiedenen Berufsgruppen regelmäßig durchgeführt werden müssen, um die Qualifikation auf einem entsprechend hohen Niveau zu halten. Darüber hinaus werden Weiterbildungsmöglichkeiten wie Softwareschulungen, fachübergreifende Soft-Skill-Trainings und die Förderung beruflicher Fortbildungsmaßnahmen wie ein berufsbegleitendes Studium oder weitere fachliche Spezifikationen angeboten.

Der Anwendungsbereich aller Angebote ist zunächst auf den Standort Frankfurt begrenzt. Eine konzernweite Einführung erfolgt nach individueller Bedarfslage und wird jeweils situationsabhängig geprüft. Ein Zeitrahmen für die Umsetzung der Maßnahmen ist konzernweit nicht festgelegt. Sie sollen langfristig die Förderung von Diversität im Konzern unterstützen.

Angabepflicht S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die Festlegung der Ziele zum Management der Auswirkungen erfolgt durch die zuständigen Fachabteilungen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und der strategischen Prioritäten von Fraport. Anschließend werden die Ziele den Arbeitnehmervertretungen präsentiert und der Belegschaft transparent kommuniziert. Die Entwicklung der relevanten Kennzahlen wird kontinuierlich überwacht und regelmäßig dem Vorstand und den Arbeitnehmervertretungen berichtet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden genutzt, um die bestehenden Maßnahmen zu bewerten und gezielt weiterzuentwickeln.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Im Rahmen der Förderung positiver Auswirkungen im Zusammenhang mit der starken Arbeitnehmerbeteiligung werden keine Ziele festgelegt, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Dies liegt daran, dass die bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland bereits hohe Standards für Mitbestimmung am Arbeitsplatz setzen. Im Ausland werden die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben und Regularien umfassend eingehalten und umgesetzt. Konzernweite Ziele wurden nicht definiert.

Integrativer Arbeitgeber

Die Fraport AG setzt sich bereits seit mehreren Jahren dafür ein, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Dies basiert einerseits auf dem Selbstverständnis des Unternehmens, Vielfalt und Chancengleichheit aktiv zu fördern. Andererseits erfüllt Fraport damit auch die gesetzlichen Vorgaben des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes (FüPoG II). Das Ziel ist es, bis Ende 2026 den Anteil der Frauen in Führungspositionen im Konzern in Deutschland auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 30,8 % und auf der darunterliegenden Führungsebene auf 30,2 % zu steigern. Für die Fraport AG soll der Anteil von Frauen in Führungspositionen entsprechend auf 31,8 % auf der ersten Führungsebene und 30,9 % auf der darunterliegenden Führungsebene gesteigert werden.

Darüber hinaus erfüllt Fraport die gesetzlichen Anforderungen umfassend und stellt damit sicher, dass die Rechte der Mitarbeitenden gewahrt und ein integratives Arbeitsumfeld geschaffen wird. Das Unternehmen gewährleistet somit, dass mindestens 5 % der Arbeitsplätze am Standort Frankfurt mit schwerbehinderten oder ihnen gleichgestellten Personen besetzt sind. Die Erfüllung dieser Quote wird überwacht und jährlich an die Agentur für Arbeit gemeldet.

Konzernweite Ziele unter Berücksichtigung der ausländischen Gesellschaften wurden nicht festgelegt. Fraport respektiert die lokalen Gegebenheiten und erlegt daher den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten basierend auf deutschem Recht auf.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Zur Messung wird die Kennzahl LTIF (Lost Time Injury Frequency) herangezogen, die die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag ins Verhältnis zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Millionen) setzt. Das Ziel für die LTIF wurde im Rahmen der Konzernstrategie Fraport.2030 für das Jahr 2030 festgelegt und gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern mit 20,0 definiert. Die Konzern-LTIF belief sich im Berichtsjahr 2025 auf 24,5. Im Geschäftsbericht 2024 wurde ein LTIF von 22,1 berichtet. Aufgrund von Nachmeldungen erhöhte sich der Wert auf 22,6.

Fehlende Entwicklungspfade

Derzeit wurden keine spezifischen Ziele für das Management der Auswirkungen definiert, die sich aus dem Fehlen klarer Entwicklungspfade ergeben. Zunächst wird die Wirksamkeit der bereits festgelegten Maßnahmen beobachtet und das Feedback der Mitarbeitenden ausgewertet. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, ob die Einführung eines geeigneten Indikators sowie die Festlegung eines quantitativen Minderungsziels erforderlich sind.

Angabepflicht S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern setzt sich aus Stammbeschäftigten, Aushilfen, freigestellten Mitarbeitenden sowie Auszubildenden zusammen. Diese Kennzahl wird jeweils als Stichtagswert am Monatsende ermittelt. Aus den monatlichen Personenzahlen wird zum Jahresende ein durchschnittlicher Beschäftigtenstand berechnet. Im Berichtsjahr belief sich die Gesamtzahl der Mitarbeitenden auf 20.531 Beschäftigte. Für die finanzielle Berichterstattung werden die Gruppen der Stammbeschäftigten und Aushilfen gesondert ausgewiesen. Die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten lag im Berichtsjahr bei 19.587 Mitarbeitenden (weitere Informationen finden sich im Kapitel „Beschäftigte“).

	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angaben	Insgesamt
Gesamtzahl der Beschäftigten	4.753	15.778	0	0	20.531
Zahl der dauerhaft Beschäftigten	4.272	14.662	0	0	18.934
Zahl der befristeten Beschäftigten	481	1.116	0	0	1.597
Zahl der Abrufrkräfte	0	0	0	0	0
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	3.525	14.662	0	0	18.187
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	1.228	1.116	0	0	2.344

Land (mit mehr als 50 Beschäftigten, die mindestens 10 % der Gesamtzahl ausmachen)	Zahl der Beschäftigten
Deutschland	16.947

Für die Berechnung der Mitarbeiterfluktuation wurde die Gesamtzahl der Beschäftigten, die freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod ausgeschieden sind, ins Verhältnis zu der Gesamtzahl der Beschäftigten gesetzt.

	Anzahl	In %
Mitarbeiterfluktuation	3.346	16,3

Angabepflicht S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Im Fraport-Konzern gelten verschiedene Tarifverträge, die die Arbeitsbedingungen, Entgelte sowie weitere Rechte und Pflichten der Beschäftigten regeln. Die Arbeitsbedingungen und Tarifverträge an den internationalen Standorten orientieren sich jeweils an den lokalen gesetzlichen Vorgaben und den Gepflogenheiten des jeweiligen Landes. Die Tarifverträge werden zwischen dem Unternehmen und den zuständigen Arbeitnehmervertretern abgeschlossen. Sie enthalten Regelungen zu den Themen Arbeitszeit, Vergütung, Urlaub, Sonderzahlungen, betriebliche Altersvorsorge und zu vielen weiteren Aspekten des Arbeitsverhältnisses.

Die Tarifverträge werden regelmäßig neu verhandelt und an aktuelle wirtschaftliche sowie gesellschaftliche Entwicklungen angepasst. Ziel ist es, sowohl die Interessen der Beschäftigten zu schützen als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

Im Berichtsjahr betrug der prozentuale Anteil aller Beschäftigten im Fraport-Konzern, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, 89,2 %. Im Fraport-Konzern war Deutschland das einzige Land mit Beschäftigten, die in Summe mehr als 10 % der Gesamtbeschäftigten ausmachen. Im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) verfügen Fraport-Beschäftigte über verschiedene Tarifverträge.

Der Gesamtprozentsatz der Beschäftigten, die von Arbeitnehmervertretern abgedeckt sind, betrug im Berichtsjahr 83,9 %. Dabei ist Deutschland das einzige Land im Fraport-Konzern, in dem die Beschäftigten, die durch Arbeitnehmervertreter repräsentiert sind, mehr als 10 % der Gesamtbeschäftigten darstellen. Eine Vereinbarung mit den Beschäftigten über die Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat, einen Betriebsrat einer Societas Europaea (SE) oder einen Betriebsrat einer Societas Cooperativa Europaea (SCE) gibt es nicht.

Abdeckungsquote	Tarifvertragliche Abdeckung		Sozialer Dialog
	Beschäftigte EWR-Länder	Beschäftigte Nicht-EWR-Länder	Vertretung Arbeitsplatz (nur EWR)
(in Ländern mit mehr als 50 Beschäftigten, die mindestens 10 % der Gesamtzahl ausmachen)			
0-19 %			
20-38 %			
40-59 %			
60-79 %			
80-100 %	Deutschland		Deutschland

Angabepflicht S1-9 – Diversitätsparameter

Bei der Angabe der Geschlechterverteilung auf der obersten Führungsebene wurden die Führungsebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie die Führungsebene 2 unterhalb der Geschäftsführungen der Konzern-Gesellschaften betrachtet.

Geschlechterverteilung in Führungspositionen	Anzahl	In %
Frauen in Führungspositionen 1. Ebene Konzern	10	23,8
Männer in Führungspositionen 1. Ebene Konzern	32	76,2
Frauen in Führungspositionen 2. Ebene Konzern	60	34,9
Männer in Führungspositionen 2. Ebene Konzern	112	65,1

Folgender Abschnitt enthält die Angaben nach dem zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoGII). In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. In Bezug auf die Konzern-Gesellschaften in Deutschland erfolgt eine Zuordnung der Führungsebenen auf Basis vergleichbarer Funktionen bei der Fraport AG. Zum 31. Dezember 2025 stieg der Anteil von Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands im Konzern in Deutschland auf 29,7 % an (im Vorjahr: 28,6 %). Auf der darunterliegenden Führungsebene lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen bei 32,0 % (im Vorjahr: 33,3 %). In der Fraport AG betrug die Quote der Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene im Berichtszeitraum 33,3 % und 27,5 % auf der zweiten Führungsebene (im Vorjahr: 26,3 % beziehungsweise 31,9 %).

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Altersstruktur im Fraport-Konzern.

Altersstruktur	Anzahl	In %
Unter 30 Jahren	2.855	13,9
30-50 Jahre	10.135	49,4
Über 50 Jahren	7.541	36,7

Angabepflicht S1-12 – Menschen mit Behinderungen

Menschen mit Behinderungen sind Personen, die aufgrund körperlicher, geistiger, seelischer oder Sinnesbeeinträchtigungen dauerhaft und in erheblichem Maße in ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eingeschränkt sind, ungeachtet, ob die Beeinträchtigung angeboren ist oder im Laufe des Lebens erworben wurde.

Um den Prozentsatz der Menschen mit Behinderungen zu berechnen, erfasst Fraport die Anzahl der Beschäftigten mit Behinderungen gemäß den jeweiligen gesetzlichen Definitionen der einzelnen Länder und setzt diese Zahl ins Verhältnis zur Gesamtzahl der Beschäftigten. Die gesetzlichen Definitionen sind weltweit nicht identisch. Unterschiede bestehen vor allem in der praktischen Umsetzung und den jeweiligen Schwerpunkten der nationalen Gesetzgebung, nicht in der Grunddefinition. Nichtsdestotrotz erschwert dies die Vergleichbarkeit der Daten innerhalb des Konzerns. Da eine Betrachtung der Kennzahl zusätzlich noch auf Ebene der jeweiligen Gesellschaften stattfindet, wird diese Ungenauigkeit in der konzernweiten Berichterstattung in Kauf genommen.

	In %
Menschen mit Behinderungen in der eigenen Belegschaft	6,1

Angabepflicht S1-13 – Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung

Im Fraport-Konzern werden regelmäßig Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen durchgeführt, die je nach Beschäftigtengruppe unterschiedlich ausgestaltet sind. Für die meisten Mitarbeitenden findet eine jährliche Leistungsbeurteilung statt, bei der die individuelle Arbeitsleistung anhand definierter Ziele und Kompetenzen bewertet wird. Darüber hinaus werden für Mitarbeitende mit Entwicklungsperspektiven Potenzial- und Laufbahnbeurteilungen vorgenommen, bei denen neben der aktuellen Leistung auch Fähigkeiten und Kompetenzen für zukünftige Aufgaben oder Führungspositionen beurteilt werden. Für Führungskräfte gibt es spezielle Beurteilungsformate, die neben der Zielerreichung auch Führungs- und Sozialkompetenzen berücksichtigen.

Der Prozentsatz der Beschäftigten, die an regelmäßigen Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen teilgenommen haben, bezogen auf die Gesamtbelegschaft, betrug im Berichtsjahr 52,5 %.

Parameter für Schulungen	Anzahl	In %
Leistungsüberprüfung (m)	2.479	12,1
Leistungsüberprüfung (w)	8.229	40,1

Im Fraport-Konzern werden vielfältige Schulungen angeboten, die sowohl fachliche Qualifikationen als auch persönliche und soziale Kompetenzen fördern. Dazu zählen verpflichtende Sicherheits- und Compliance-Schulungen, fachspezifische Weiterbildungen für unterschiedliche Unternehmensbereiche sowie Trainings zur Führungskräfteentwicklung. Ergänzt wird das Angebot durch Sprachkurse, IT-Schulungen und Seminare zu Themen wie Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und interkultureller Zusammenarbeit.

Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden	Männlich	Weiblich
Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden je Beschäftigten	27,3	34,1

Angabepflicht S1-14 – Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Ein Arbeitsunfall ist ein Ereignis, das während der Ausübung einer beruflichen Tätigkeit zu einem gesundheitlichen Schaden oder zum Tod führt. Arbeitsunfälle, die mehr als einen Ausfalltag nach sich ziehen, werden konzernweit systematisch erfasst. Diese Fälle dienen als Grundlage für die Berechnung der Kennzahl LTIF (Lost Time Injury Frequency). Ab dem dritten Ausfalltag sind Arbeitsunfälle meldepflichtig. Bei der Ermittlung der Ausfalltage werden alle Kalendertage berücksichtigt, einschließlich Samstagen, Sonn- und Feiertagen.

Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	
Abdeckung durch Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit (%)	85,2
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen (Anzahl)	0
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹⁾ (Anzahl)	585
Meldepflichtige Arbeitsunfälle (%)	19,2
Anzahl der Ausfalltage durch arbeitsbedingte Todesfälle durch Arbeitsunfälle	0

¹⁾ Arbeits-, Wege- oder Sportunfälle, mit mehr als drei Ausfalltagen

Angabepflicht S1-16 – Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle, das als die Differenz zwischen dem Durchschnittseinkommen von weiblichen und männlichen Arbeitnehmern definiert ist, beträgt im Fraport-Konzern 11,2 %. Der Prozentsatz ergibt sich als die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten abzüglich des Bruttostundenverdiensts von weiblichen Beschäftigten, bezogen auf das Durchschnittseinkommen männlicher Arbeitnehmer. Der Bruttostundenlohn beinhaltet alle Bestandteile des Entgelts inklusive Sozialversicherungsbeiträge, Arbeitslosenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung sowie Bonus- und Sonderzahlungen. Leistungsabhängige Gehaltskomponenten wie Bonuszahlungen werden erst nach der Bewertung der Zielerreichung im Folgejahr ausgezahlt. Dadurch erfolgt eine zeitliche Verschiebung der Aufwandsdarstellung. Dieser Effekt tritt jedoch jedes Jahr in gleicher Weise auf, deswegen sind die Vergleichbarkeit und Aussagekraft der Berichterstattung nicht wesentlich beeinträchtigt.

Bei der Berechnung des Verdienstgefälles wurden alle Beschäftigten im Konzern berücksichtigt.

Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung zwischen höchstbezahlter Person und dem Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die höchstbezahlte Person) betrug 42,7 zu 1. Im Berichtsjahr war die höchstbezahlte Person im Unternehmen der Vorstandsvorsitzende des Fraport-Konzerns. Bei der Berechnung wurden alle Vergütungsbestandteile, also fixe und variable Zahlungen sowie Nebenleistungen, die im Geschäftsjahr 2025 zugeflossen sind, einbezogen.

Angabepflicht S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Im Berichtszeitraum wurden allgemeine Beschwerden aus der Belegschaft sowie Fälle von Diskriminierung und Belästigung über die zuständigen Personalreferenten und über das Hinweisgebersystem konzernweit gemeldet. Darüber hinaus hat auch die interne Vertrauensperson, die primär für den Standort Frankfurt zuständig ist, Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung und Belästigung bearbeitet. Die Fälle werden aus Datenschutzgründen nicht konsolidiert und deswegen einzeln ausgewiesen. Insgesamt 243 Beschwerden im Zusammenhang mit der Verletzung von Menschenrechten oder Diskriminierung inklusive Belästigung gingen über Kanäle ein, über die Beschäftigte des Unternehmens Bedenken äußern können.

	Diskriminierung	Belästigung	Allgemeine Beschwerden	Schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte
Personalreferenten Konzern	6	32	6	0
Hinweisgebersystem Konzern	5	10	42	0
Interne Vertrauensperson Frankfurt	50	14	78	0

Im Jahr 2025 gab es keine wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit Vorfällen und Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung, einschließlich Belästigung. Im Konzern-Abschluss wird dieser Betrag aus Wesentlichkeitsgründen nicht separat ausgewiesen. Es wurden keine schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte wie Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft festgestellt. Es gab keine Verstöße gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen.

Angaben zu ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Durch verantwortungsvolles Handeln entlang der Wertschöpfungskette strebt Fraport an, negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften zu vermeiden oder, falls dies nicht möglich ist, zu verringern. Gleichzeitig werden positive Effekte gefördert. Dabei legt das Unternehmen besonderen Wert auf den Dialog mit den jeweiligen Gemeinschaften. In diesem Kapitel werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften sowie die entsprechenden Konzepte und Maßnahmen von Fraport erläutert.

Zu den wichtigsten Interessenträgern gehören die Gemeinschaften in der Nähe der jeweiligen Konzern-Flughäfen. Für den kontinuierlichen Austausch mit ihnen nutzt Fraport ein breites Netz institutionalisierter Dialogformen, darunter regelmäßige

Befragungen und systematisches Feedbackmanagement. Darüber hinaus findet der Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen statt.

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Im Rahmen der DMA hat Fraport alle Gemeinschaften identifiziert, die durch die Geschäftstätigkeit oder entlang der Wertschöpfungskette materiell betroffen sein können. Die Analyse zeigt, dass ausschließlich die Bevölkerung im direkten Umfeld der internationalen Flughafenstandorte von Fraport wesentlichen positiven oder negativen Auswirkungen ausgesetzt ist. Indigene Gemeinschaften sowie Gemeinschaften entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sind nicht betroffen, da die Flughäfen ausschließlich in urbanen beziehungsweise dicht besiedelten Regionen betrieben werden.

Die Geschäftstätigkeiten von Fraport haben sowohl positive als auch negative Auswirkungen. Um die Akzeptanz in den betroffenen Gemeinden zu gewährleisten und Betriebsunterbrechungen sowie Reputationsschäden vorzubeugen, sind kontinuierliche Investitionen in Präventions-, Dialog- und Krisenmanagementmaßnahmen erforderlich.

Aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften ergeben sich für Fraport keine wesentlichen Risiken und Chancen. Im Rahmen des Konzern-Risikomanagements werden potenzielle Risiken und Chancen kontinuierlich beobachtet und bewertet und fließen in die strategische Ausrichtung des Unternehmens ein.

Im Folgenden werden die wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen beschrieben.

Wirtschaftsfaktor

Eine positive Auswirkung des Flughafenbetriebs ist der Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und zum Wohlstand der Regionen. Als Flughafenbetreiber ist Fraport mit seinen Standorten fest in den jeweiligen Regionen verankert und spielt eine bedeutende Rolle in der lokalen Wirtschaft und Gesellschaft. Der sozioökonomische Beitrag in den Regionen entsteht im Zusammenspiel mit der gesamten Wertschöpfungskette. Investitionen in Infrastrukturprojekte wie Terminals, Verkehrsanbindung und begleitende Dienstleistungen steigern die Attraktivität und Erreichbarkeit der Regionen, fördern die Ansiedlung neuer Unternehmen und schaffen zusätzliche Arbeitsplätze. Ausbau und Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und ziehen mittelfristig zusätzliche Passagier- und Frachtverkehre an. Damit einher gehen mittel- bis langfristige volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die Regionen, Städte und Gemeinden rund um die Flughäfen für Bau, Transport und Logistik, später auch Tourismus und Handel. Von diesen Effekten profitieren insbesondere Unternehmen, Beschäftigte und Dienstleister im direkten Flughafenumfeld. Auch die Wohnbevölkerung profitiert mittelbar durch verbesserte Infrastruktur und zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten. Einen besonderen Beitrag zur regionalen Wirtschaftstätigkeit leistet die sogenannte Konnektivität, vor allem durch Direktflüge, die Reichweite, Frequenz, Angebot und wirtschaftliche Bedeutung der Ziele sowie die Anzahl der Anschlussverbindungen eines Flughafens widerspiegeln.

Schallimmissionen auf Anwohner

Eine negative Auswirkung ergibt sich für die Anwohner in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens, die durch Schallimmissionen des Flugverkehrs (Fluglärm) beeinträchtigt werden. Die Lärmbelastung ist dabei ein systemischer, standortübergreifender Effekt. Die Intensität und die Reichweite sind insbesondere in den direkt angrenzenden Gemeinden am höchsten, wo Flugrouten in niedriger Höhe verlaufen und Starts sowie Landungen regelmäßig stattfinden. In diesen Bereichen kann der Dauerschallpegel während der Betriebszeiten über den empfohlenen Grenzwerten liegen. Mit zunehmender Entfernung vom Flughafen nimmt die Intensität des Fluglärms ab, jedoch können bestimmte Wetterlagen, topografische Gegebenheiten und die Lage der Ein- und Abflugschneisen dazu führen, dass auch weiter entfernte Gemeinden zeitweise von erhöhtem Lärm betroffen sind.

Mittels systematischer Flugrouten- und Geräuschkartierung werden die am stärksten betroffenen Gebiete präzise identifiziert, sodass Präventions- und Schutzmaßnahmen gezielt ausgerichtet werden können.

Die Bedeutung der negativen Auswirkungen von Fluglärm unterscheidet sich an den verschiedenen Flughäfen des Konzerns. Besonders stark ausgeprägt ist das Bewusstsein für dieses Thema am Flughafen Frankfurt, da er in einer dicht besiedelten Region liegt und die Lärmbelastung hier als besonders relevant empfunden wird. Laut dem im Jahr 2024 veröffentlichten Lärmaktionsplan Hessen waren im Jahr 2022 im Umfeld des Frankfurter Flughafens rund 373.000 Menschen tagsüber einem Dauerschallpegel von über 55 dB(A) ausgesetzt. In der Nacht waren etwa 82.000 Menschen von Pegeln über 50 dB(A) betroffen. Am Flughafen Frankfurt wurde die Belastung durch Fluglärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau bewertet. Der Beschluss

enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Eine weitere wesentliche negative Auswirkung betrifft das latente Risiko von Unfällen oder terroristischen Anschlägen im Umfeld des Flughafens. Besonders betroffen sind hierbei der Terminalbetrieb, die Passagier- und Gepäckabfertigung sowie der Flugbetrieb. Obwohl solche Vorfälle selten auftreten, können sie im Einzelfall schwerwiegende Folgen haben. Fraport arbeitet kontinuierlich und eng mit lokalen sowie nationalen Sicherheitsbehörden zusammen. Gemeinsam werden fortlaufend Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, um Gefahren frühzeitig zu erkennen und die Risiken bestmöglich zu minimieren.

Angabepflicht S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Die Konzepte für das Management der wesentlichen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften sind darauf ausgelegt, die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen der jeweiligen Regionen zu berücksichtigen, in denen Fraport seine Flughäfen betreibt. Der jeweilige Schwerpunkt der Maßnahmen kann entsprechend den regionalen Gegebenheiten variieren. Fraport verfolgt beim Umgang mit betroffenen Gemeinschaften das Ziel, durch offenen Dialog und transparente Kommunikation Verständnis und Akzeptanz für den Flughafenbetrieb zu fördern. Dabei steht die Minimierung von Belastungen im Vordergrund. Um dies zu erreichen, setzt Fraport auf eine Vielzahl von Kommunikationsmitteln, darunter ein Nachbarschaftsportal im Internet, den Versand von Newslettern und Informationsbroschüren, sowie ein Bürgertelefon und eine zentrale E-Mail-Adresse für Anfragen. Fraport übernimmt zugleich gesellschaftliche Verantwortung und unterstützt die nachhaltige Entwicklung der Regionen, um eine Balance zwischen den Interessen des Unternehmens, den Anliegen der Anwohner und dem Umweltschutz zu fördern.

Wirtschaftsfaktor

Flughäfen selbst generieren hauptsächlich auf drei Arten wirtschaftlichen Nutzen: durch den Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen aus dem Sektor und seiner Lieferkette. Der Hauptnutzen entsteht aber für den Kunden, den Passagier oder Frachtversender. Die zwischen Städten, Ländern und Märkten geschaffenen Verbindungen sind ein wichtiger Infrastrukturwert. Die Produktivitätssteigerung erfolgt dabei über zwei Hauptkanäle: durch die Auswirkungen des verbesserten Zugangs zu ausländischen Märkten auf inländische Unternehmen und die zunehmende ausländische Konkurrenz auf dem Inlandsmarkt sowie durch den schnellen freien Verkehr von Investitionskapital, Gütern und Arbeitnehmern (zum Austausch von Wissen oder Managementfunktionen) zwischen den Ländern. Ein zusätzlicher wirtschaftlicher Beitrag und weitere Arbeitsplätze entstehen durch den vom Flugverkehr ermöglichten Tourismus. Das höhere Bruttoinlandsprodukt und die Beschäftigung wiederum stimulieren weitere Indikatoren wie eine bessere Gesundheitsinfrastruktur, Forschungsfinanzierung und allgemeine Lebensqualität. Ein unterstützender positiver Aspekt ist die Verbesserung der Infrastruktur rund um die Flughäfen. Der Bau und die Erweiterung von Flughäfen erfordern oft umfangreiche Investitionen in Straßen, Schienenverkehr und öffentliche Verkehrsmittel, was die Erreichbarkeit und Mobilität für die Bewohner der Region verbessert.

In der Konzern-Strategie Fraport.2030 sind das finanziell erfolgreiche, widerstandsfähige, stabile und profitable Wachstum sowie der Ausbau des internationalen Geschäfts in der Priorität „Wachstum und Nachhaltigkeit“ als Ziele formuliert.

In der Rhein-Main-Region und an vielen internationalen Standorten profitieren die flughafennahen Regionen darüber hinaus von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von den Konzern-Gesellschaften eigenverantwortlich umgesetzt werden. Dabei stehen insbesondere lokale Projekte, beispielsweise in den Bereichen Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus.

Für die Umsetzung der Konzern-Strategie Fraport.2030 ist der Vorstand verantwortlich. Regelmäßige Updates und Berichte stellen die Nachverfolgung und die gezielte Umsetzung der Maßnahmen sicher. Der Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ erhebt mindestens einmal jährlich sämtliche relevanten Kennzahlen, bewertet die Fortschritte und berichtet diese an den Vorstand.

Schallimmissionen auf Anwohner

Lärmbelästigung ist eine negative Auswirkung jedes Flughafens auf die Menschen in der direkten Umgebung. Das sichere und effiziente Management von Lärmimmissionen hat Fraport für den Standort Frankfurt im Rahmen des EMAS in einem Umweltmanagementsystem umgesetzt. Das EMAS ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das Unternehmen freiwillig umsetzen können. Die Fraport AG ist seit über 25 Jahren EMAS-validiert. Mit dem Managementsystem ist die Abteilung „Strategie und Nachhaltigkeit“ beauftragt, die dem Vorstand jährlich über die Entwicklung berichtet.

Die im Rahmen von EMAS erklärte Umweltpolitik enthält den Grundsatz, Strategien und Konzepte zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs zu entwickeln. Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Immissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen.

Am Flughafen Frankfurt wurde die Belastung durch Fluglärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau bewertet. Der Beschluss enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen. Zudem wurden Programme zum aktiven Schallschutz umgesetzt. Das Ziel ist, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten.

Ein konzernweites Konzept zum Umgang mit Schallimmissionen auf Anwohner ist derzeit nicht vorgesehen, da die gesetzlichen Anforderungen, die regulatorischen Rahmenbedingungen und die geografischen Lagen der Flughäfen im Konzern erheblich voneinander abweichen. Entsprechend variieren auch die Auswirkungen auf die Anwohner. Maßnahmen zur Steuerung und Minderung von Schallimmissionen werden daher dezentral durch die jeweiligen Flughafenstandorte verantwortet und richten sich nach den lokal geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie standortspezifischen Gegebenheiten. International unterscheiden sich sowohl die gesetzlichen Mess- und Berichtspflichten als auch die wahrgenommene Betroffenheit deutlich und sind in der Regel weniger stark ausgeprägt. An allen Konzern-Standorten gelten nationale und lokale Regelungen zum Lärmschutz.

Im Berichtsjahr wurden am Konzern-Flughafen in Korfu Überschreitungen der von der griechischen Zivilluftfahrtbehörde (HCAA) definierten Lärmobergrenzen festgestellt. Dies wurde im Rahmen einer behördlichen Prüfung festgestellt. Hauptursache hierfür ist die hohe Anzahl an Flugbewegungen, insbesondere während der verkehrsstarken Sommersaison. Als Ergebnis der behördlichen Prüfung wurde eine Lärmstudie beauftragt, die im Jahr 2026 im Zusammenarbeit zwischen der Zivilluftfahrtbehörde, des griechischen Flugsicherungsdienstleisters (H.A.S.P) und des Flughafens Korfu durchgeführt wird.

An den anderen Konzern-Standorten sind keine behördlichen Beschwerden im Zusammenhang mit Verstößen gegen nationale oder lokale Regelungen zum Lärmschutz eingegangen.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und Frachtverkehr gleichermaßen. Zur Abwehr terroristischer Anschläge an den Konzern-Flughäfen verfolgt Fraport ein umfassendes Sicherheitskonzept, das auf mehreren Säulen basiert und kontinuierlich an aktuelle Bedrohungslagen angepasst wird. Die Sicherheit an Flughäfen ist stark durch gesetzliche und behördliche Vorgaben geprägt. Grundlage bilden insbesondere nationale und internationale Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Zu den wichtigsten gesetzlichen Regelungen zählen das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in Deutschland, die Vorgaben der Europäischen Union, wie die EU-Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, sowie internationale Standards der International Civil Aviation Organization (ICAO).

Im Mittelpunkt steht die enge Zusammenarbeit mit staatlichen Sicherheitsbehörden wie der Bundespolizei, dem Zoll und den Nachrichtendiensten. Während die operative Gefahrenabwehr in der Verantwortung der Behörden liegt, unterstützt Fraport durch technische und organisatorische Maßnahmen. Dazu gehören der Einsatz moderner Videoüberwachungssysteme, biometrischer Zugangskontrollen sowie fortschrittlicher Sicherheitsscanner und Sprengstoffdetektoren. Die Sicherheitskontrollen für Passagiere, Gepäck und Mitarbeitende an den Flughäfen werden entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. Darüber hinaus werden regelmäßig Übungen und Notfalltrainings veranstaltet, um das Personal auf verschiedene Szenarien vorzubereiten und effektive Notfall- sowie Evakuierungspläne bereitzuhalten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Prävention und Awareness: Mitarbeitende werden geschult, verdächtige Aktivitäten zu erkennen und zu melden. Passagiere werden gezielt durch Durchsagen in den Terminals sensibilisiert.

Am Standort Frankfurt überprüft die Fraport AG in Zusammenarbeit mit den Sicherheitsdienstleistern, neben den behördlichen Qualitätskontrollen, kontinuierlich die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen zur Abwehr von äußeren Gefahren. Dies wird in Qualitätsreportings zusammengefasst und mit einem Maßnahmenplan nachverfolgt, falls Mängel beziehungsweise Abweichungen erkannt werden. Mit einem Wirkungsmonitoring wird zudem die Nachhaltigkeit und Sinnhaftigkeit der jeweiligen Maßnahmen überprüft. Für die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung des konzernweit etablierten Airport Security Managements sind die Konzern-Gesellschaften eigenständig verantwortlich.

Menschenrechtspolitik

Fraport lehnt jede Form der Zwangsarbeit sowie alle Formen der Sklaverei oder sklavenähnlicher Praktiken, Leibeigenschaft oder andere Formen von Herrschaftsausübung oder Unterdrückung im Arbeitsumfeld strikt ab.

Fraport bekennt sich zu internationalen Verhaltenskodizes. Das sind insbesondere die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact), die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die ILO-Kernarbeitsnormen über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Dies betrifft die Achtung der Menschenrechte von Gemeinschaften und insbesondere von indigenen Völkern. Diese Vorgaben wurden unter anderem im Fraport-Verhaltenskodex und im Lieferantenkodex niedergelegt. Alle Beschäftigten und Vertragspartner des Fraport-Konzerns sind dazu verpflichtet, diese einzuhalten.

Als verantwortungsvolles Mitglied der Region legt Fraport großen Wert auf den Nachbarschaftsdialog mit den umliegenden Städten und Gemeinden, die vom Fluglärm betroffen sind. Verstöße können anonym über das Hinweisgebersystem gemeldet werden, das weltweit frei über www.fraportfs.com/de/compliance zugänglich ist.

Die zuvor beschriebenen Strategien im Umgang mit den Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften stehen im Einklang mit den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact), der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den ILO-Kernarbeitsnormen über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit.

Es sind für das Geschäftsjahr 2025 keine Fälle der Nichteinhaltung im Rahmen der eigenen Tätigkeiten oder in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bekannt.

Angabepflicht S3-2 – Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen

Für den regelmäßigen Austausch mit betroffenen Gemeinschaften oder ihren rechtmäßigen Vertretern direkt oder mit glaubwürdigen Stellvertretern verfügt Fraport über institutionalisierte, strukturierte Dialogformen, zum Beispiel den Nachbarschaftsdialog am Standort Frankfurt. Die Einbeziehung der lokalen Vertreter der betroffenen Gemeinschaften in die Entscheidungsfindung erfolgt in regelmäßigen Austauschformaten und bei Bedarf. Der Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ der Fraport AG befasst sich mit der Koordinierung der Achtung der Menschenrechte im Konzern. Die operative Verantwortung für die Einbeziehung tragen die Konzern-Gesellschaften selbst. Die operative Verantwortung für das Thema hat der jeweilige Geschäftsführer beziehungsweise der Vorstand.

Eine Messung der Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen Fraport und den betroffenen Gemeinschaften findet aktuell nicht statt. Für weitere Informationen über den Austausch mit Interessenträger siehe auch Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“.

Angabepflicht S3-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Schallimmissionen auf Anwohner

Die Lärmbelastung ist eine wesentliche negative Auswirkung, von der die an den Konzern-Flughäfen angrenzenden Städte und Gemeinden betroffen sind. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz leiserer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Der Einsatz von modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch den sogenannten Noise Rating Index (NRI) belohnt. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luffahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes reduzieren den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in Frankfurt in beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt. Das verlängert die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde.

Der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ der Fraport AG ist für den konzernweiten Betrieb des Hinweisgebersystems verantwortlich. Der strategische Geschäftsbereich Aviation verantwortet das Beschwerdemanagement im Zusammenhang mit Lärmbelastung in Frankfurt. Die internationalen Konzern-Gesellschaften betreiben eigene Portale zum Beschwerdemanagement.

Das Hinweisgebersystem und das Kontaktformular auf der Fraport-Fluglärm-Seite sind öffentlich zugänglich und basieren auf klaren und bekannten Verfahren. Die gemeldeten Anliegen und Beschwerden im Zusammenhang mit Lärmbelastung werden von der zuständigen Fachabteilung geprüft. Bei Auffälligkeiten, beispielsweise hinsichtlich der Flugrouten oder Flughöhen, wird der Vorfall an das Büro der Fluglärm-Schutzbeauftragten beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) weitergeleitet. Dort erfolgt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) eine Überprüfung der Vorfälle. Wird ein regelwidriges Verhalten bestätigt, wird ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Fluggesellschaft oder den Piloten eingeleitet.

Auch an einigen internationalen Standorten werden Maßnahmen für aktiven Schallschutz getroffen. An den beiden Standorten in Bulgarien sind lärmdifferenzierte Start- und Landegeühren sowie Anreizprogramme für Flugzeuge mit Triebwerken der neuen Generation (zum Beispiel NEO) aktiv. Der Neubau von Hochhäusern in Gebieten, die durch startende oder landende Flugzeuge beeinträchtigt werden, wurde beschränkt. Am Flughafen Ljubljana werden zwischen 22:00 und 6:00 Uhr alle abfliegenden Flugzeuge auf eine Startbahn beschränkt. Eine Route über besiedeltes Gebiet wird nachts sowie am Wochenende und an Feiertagen gemieden.

An allen Beteiligungsflughäfen sind Dialogformate zum Austausch mit lokalen Gemeinschaften, Fluggesellschaften, Behörden und anderen Stakeholdern implementiert, in denen unter anderem Maßnahmen zur Lärminderung diskutiert werden. Darüber hinaus können betroffene Gemeinschaften über das von Fraport zur Verfügung gestellte Hinweisgebersystem oder im Spezialfall der Lärmbelastung über die Beschwerdeseiten der jeweiligen Konzern-Gesellschaften ihre Anliegen äußern.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Fraport muss sich kontinuierlich mit der immerwährenden Bedrohung auseinandersetzen, als mögliches Ziel für terroristische Anschläge ausgewählt zu werden. Diese latente Gefahr erfordert hohe Wachsamkeit und die Implementierung umfassender Sicherheitsmaßnahmen, um sowohl die Reisenden, das Personal und die umliegenden Städte und Gemeinden als auch die Infrastruktur zu schützen. Deswegen ist die Sicherheitsleitstelle am Flughafen mit allen relevanten Leitstellen im Umland stetig in Kontakt. Aufgrund der Unvorhersehbarkeit solcher Bedrohungen und der geringen Wahrscheinlichkeitseinschätzung für einen Terrorangriff existieren keine standardisierten Kommunikationswege mit den potenziell betroffenen Gemeinschaften.

An den internationalen Konzern-Flughäfen gelten die Sicherheitsanforderungen des jeweiligen Landes sowie internationale Standards zum Security-Management. Es liegt in der Verantwortung der lokalen Konzern-Gesellschaften, diese Anforderungen zu implementieren und einzuhalten.

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 Schadens- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Fraport Emergency Team, bestehend aus 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.

Angabepflicht S3-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Wirtschaftsfaktor

Fraport bemüht sich ständig, neue Wachstumsimpulse zu setzen. Diese Maßnahmen sind allerdings nicht zur Erhöhung des Wirtschaftsfaktors gedacht, sondern dienen in erster Linie der Förderung und dem Ausbau des eigenen Geschäftsmodells. Zusätzlich leisten sie einen positiven Beitrag für die Wirtschaftskraft in den Regionen um die Konzern-Flughäfen. Da diese Maßnahmen nicht prioritär für die genannte Auswirkung ergriffen werden, werden sie hier nicht aufgeführt.

Darüber hinaus werden die an die Konzern-Flughäfen angrenzenden Regionen durch Spenden und Sponsoringaktivitäten unterstützt. Besonders gefördert werden dabei lokale Initiativen, etwa in den Bereichen Kinderförderung, Umwelt und Sport.

Schallimmissionen auf Anwohner

Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld am Standort Frankfurt unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Auch an den Konzern-Flughäfen ist ein Fluglärm-Monitoring implementiert. Am Konzern-Flughafen in Lima ist ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften sowie nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind.

In Frankfurt arbeitet die Fraport AG in zwei Gremien mit Vertretern der vom Fluglärm betroffenen Region, 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 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 Rhein-Main-Region. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen zur Lärmreduzierung berät.

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

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Alle Länder, in denen Fraport Flughäfen betreibt, 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.

Fraport setzt konsequent die gesetzlichen Anforderungen um und arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Maßnahmen zur Bekämpfung von terroristischen Anschlägen. Die Maßnahmen setzen schon bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung der Beschäftigten am Flughafen an und fließen in die Umsetzung der Personen- und Warenkontrolle ein. Ergänzend dazu werden regelmäßige und umfassende Schulungen durchgeführt, in denen das Personal auf den neuesten Stand hinsichtlich Sicherheitsvorschriften, Verhaltensweisen im Ernstfall und Erkennung verdächtiger Aktivitäten gebracht wird. Zu den baulichen und technischen Maßnahmen zählen beispielsweise die Einrichtung moderner Zugangskontrollsysteme, Videoüberwachung, der Einsatz fortschrittlicher Sicherheitsscanner sowie die physische Sicherung wichtiger Infrastrukturbereiche durch Zäune, Sperren und Schleusen. Darüber hinaus werden für unterschiedliche Notfallszenarien detaillierte Ablaufpläne erstellt und kontinuierlich aktualisiert, um im Ernstfall schnell und koordiniert reagieren zu können. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Sicherheitskonzepts sind regelmäßige Audits und Überprüfungen. Dabei wird kontrolliert, ob alle gesetzlichen und internen Vorgaben eingehalten werden und ob die bestehenden Maßnahmen den aktuellen Anforderungen entsprechen.

Am Standort Frankfurt liegt die Verantwortung für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen und Passagierkontrollen bei der Fraport AG. Dies ermöglicht es, verstärkt die Steuerung und das Qualitätsmanagement voranzubringen und Prozesse dadurch flexibler und effizienter zu gestalten. In Abhängigkeit der Konzessionsbedingungen an den internationalen Flughäfen entwickelt Fraport in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten.

Maßnahmenmanagement und Verantwortlichkeiten im Umgang mit Risiken und Chancen für betroffene Gemeinschaften

Im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften wurden keine wesentlichen Risiken und Chancen identifiziert.

Die beschriebenen Maßnahmen und Initiativen zielen darauf ab, die wesentlichen positiven Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften zu steigern und die wesentlichen negativen Auswirkungen zu begrenzen oder vollständig zu beheben. Die implementierten Aktionen im Zusammenhang mit der Abwehr von Terroranschlägen an Flughäfen sind durch nationale und internationale Vorschriften reglementiert. Auch die Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung in Frankfurt unterliegen gesetzlichen Vorgaben. Eine systematische Bewertung der Effektivität der ergriffenen Maßnahmen wird derzeit nicht durchgeführt.

Fraport verfügt über besondere Expertise in der Planung, dem Bau, der Entwicklung und der Modernisierung von Flughäfen. Die dafür notwendigen Flächen werden im Rahmen von Konzessionen genutzt und nach Ablauf der Vertragsfrist zurück an den Konzessionsgeber übergeben. Deswegen trifft Fraport keine Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Erwerb, der Planung und der Bebauung von Land und dem Betrieb oder der Schließung von Flächen.

Fraports Geschäftsmodell hat keinen Bezug zu der Planung, dem Erwerb und der Nutzung von Flächen sowie der Finanzierung, Gewinnung oder Erzeugung von Rohstoffen. Deswegen werden keine Maßnahmen in diesem Zusammenhang entwickelt und umgesetzt. Maßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen hinsichtlich der Nutzung natürlicher Ressourcen und Umweltauswirkungen werden in den Kapitel „Angaben zu ESR E1 Klimawandel“ und „Angaben zu ESR E2 Umweltverschmutzung“ beschrieben.

Verantwortlich für die Überwachung der identifizierten wesentlichen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften sind der strategische Geschäftsbereich „Aviation“, die Zentralbereiche „Unternehmenskommunikation“ sowie „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ am Standort Frankfurt und die jeweiligen Konzern-Gesellschaften an den internationalen Standorten.

Für das Management der wesentlichen Auswirkungen und zur Implementierung der abgeleiteten Maßnahmen werden keine eigenständigen Budgets bereitgestellt. Die anfallenden Kosten werden im Rahmen der Wirtschaftsplanung, die einen Zeitraum von zehn Jahren umfasst, von den jeweils zuständigen Bereichen oder Konzern-Gesellschaften eingeplant und getragen.

Angabepflicht S3-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Wirtschaftsfaktor

Als Flughafenbetreiber trägt Fraport wesentlich zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen rund um die betriebenen Flughäfen bei. Konkrete regionale Entwicklungsziele werden von Fraport dabei nicht direkt definiert. Jedoch entfaltet das strategische Ziel „Wachstum und Nachhaltigkeit“, das im Rahmen der Unternehmensstrategie Fraport.2030 festgelegt ist, indirekt eine förderliche Wirkung auf den regionalen Wohlstand. Zur Messung des Wachstums verwendet Fraport die Kennzahl „Passagiere im Konzern“. Im Berichtsjahr 2025 nutzten rund 63,2 Millionen Passagiere den Flughafen Frankfurt. Für das Jahr 2026 erwartet der Vorstand ein Passagieraufkommen am Standort Frankfurt zwischen rund 65 und circa 66 Millionen. An den internationalen Fraport-Flughäfen wurden im Jahr 2025 insgesamt rund 144,8 Millionen Passagiere gezählt. Bis zum Jahr 2030 sollen konzernweit rund 187 Millionen Passagiere die vollkonsolidierten Fraport-Flughäfen nutzen. Die Zahl der Passagiere wird an den jeweiligen Standorten erfasst, systematisch aufgezeichnet, konsolidiert und monatlich in der Verkehrsstatistik veröffentlicht. Dieses Wachstumsziel wirkt sich wie oben beschrieben mittelbar auch positiv auf die Wirtschaftskraft der flughafennahen Regionen aus.

Schallimmissionen auf Anwohner

Am Standort Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss 2007 festgelegten Wert einer LOG-Lärmfläche unter einem prognostizierten Wert von 22.193 ha zu halten. Im Rahmen des jährlichen EMAS-Zertifizierungsprozesses wird die Einhaltung des Ziels geprüft. Die Ergebnisse werden auf dem Nachbarschaftsportal veröffentlicht. Für die internationalen Beteiligungen gibt es zurzeit keine ähnlichen Ziele.

Unfälle am Flughafen und Terroranschläge

Für das latente Risiko von Unfällen oder Terroranschlägen im Flughafenumfeld werden keine spezifischen quantitativen Ziele definiert, da es sich hierbei um seltene, nicht planbare Einzelereignisse handelt. Die Festlegung konkreter Zielwerte ist aus logischen und praktischen Gründen nicht sinnvoll, da das oberste Ziel stets die vollständige Vermeidung solcher Vorfälle ist. Statt messbarer Zielgrößen setzt Fraport daher auf fortlaufende Risikoeerkennung, Prävention und enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, um jederzeit ein höchstmögliches Schutzniveau zu gewährleisten.

Governance-Informationen

Angaben zu ESRS G1 Unternehmensführung

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Dies spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung der Unternehmenspolitik. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet die Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen. Diese Organe sorgen für eine klare strategische Ausrichtung, effizientes Management und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, was für den langfristigen Erfolg des Unternehmens von zentraler Bedeutung ist.

Der Vorstand der Fraport AG bestand im Berichtsjahr 2025 aus den folgenden fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang. Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus die „Geschäftsordnung Vorstand“, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigelegt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für bestimmte wesentliche Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmgleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, bei einer erneuten Abstimmung eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2025 trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung eine Strategieklausur war. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2025 alle in Präsenz statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung über spezialisierte Kenntnisse in verschiedenen Bereichen, die ihnen ermöglichen, fundierte Entscheidungen zu treffen und den langfristigen Erfolg sowie die Nachhaltigkeit des Unternehmens sicherzustellen. Um die erforderlichen Fähigkeiten und Fachkenntnisse – insbesondere im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen – kontinuierlich zu gewährleisten, führen die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der Fraport AG jährlich eine Kompetenzbewertung durch. Dabei werden die nachhaltigkeitsbezogenen Fähigkeiten und Kenntnisse des Aufsichtsrats systematisch über eine regelmäßig aktualisierte Qualifikationsmatrix erfasst. Die Mitglieder kennzeichnen ihre Expertise in relevanten Bereichen und erläutern die Herkunft ihrer Kenntnisse, beispielsweise durch berufliche Erfahrung, akademische Ausbildung oder gezielte Schulungen. Die Bandbreite der Kompetenzen umfasst unter anderem nachhaltiges Finanzmanagement, Umwelttechnik, Energieversorgung, Governance- und soziale Themen. Diese Kompetenzen sind relevant für die Berücksichtigung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen, Risiken und Chancen des Unternehmens und ermöglichen eine angemessene Überwachung und Steuerung entsprechender Maßnahmen. Zusätzlich haben die Mitglieder Zugang zu spezialisierten Ressourcen, wie Berichten von Beratungsunternehmen und internen Fachabteilungen, um ihr Wissen kontinuierlich zu aktualisieren.

Die nachfolgende Qualifikationsmatrix bietet eine Übersicht über die verschiedenen Kompetenzbereiche der derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrats, einschließlich Nachhaltigkeit:

Qualifikationsmatrix: Anteilseignervertreter

	Michael Boddenberg	Dr. Bastian Bergerhoff	Kathrin Dahnke	Dr. Margarete Haase
Mitglied seit	26.05.2020	24.05.2022	23.05.2023	01.01.2011
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	weiblich
Geburtsjahr	1959	1968	1960	1953
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Österreichisch
Ausbildungshintergrund	Meister im Fleischerhandwerk	Promovierter Diplom-Physiker	Diplom-Kauffrau	Promovierte Diplom-Kauffrau
Beruf	Hessischer Staatsminister a.D. Mitglied des Hessischen Landtags	Stadtkämmerer und Dezernent für Finanzen, Beteiligungen und Personal der Stadt Frankfurt am Main	Selbstständige Unternehmensberaterin	Selbstständige Unternehmensberaterin
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i.S.d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	X	X	X
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)			X	X
Personalführung/Personalmanagement	X	X		X
Internationale Geschäftsaktivitäten/Internationale Erfahrung			X	X
Rechnungslegung	X		X	X
Abschlussprüfung			X	X
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement		X	X	X
Recht und Compliance				
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung	X	X	X	X
Strategieentwicklung und -umsetzung	X	X	X	X
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit		X		X

Qualifikationsmatrix: Arbeitnehmervertreter

	Devrim Arslan	Karina Becker-Lienemann	Ines Born	Hakan Bölükmeşe
Mitglied seit	31.05.2013	23.05.2023	19.07.2022	29.05.2018
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	männlich
Geburtsjahr	1977	1970	1989	1976
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch/Türkisch
Ausbildungshintergrund	Kfz-Mechaniker	Kaufmännische Ausbildung; Ausbildung im medizinisch-dermatologischen Bereich	Verwaltungsfachwirtin und Kauffrau für Bürokommunikation	Chemielaborant, geprüfter Flugzeugabfertiger und Studium an der europäischen Akademie der Arbeit
Beruf	Vorstandsvorsitzender Kreisverband Flughafen Frankfurt der komba Gewerkschaft	Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG und Vorsitzende des Konzern-Betriebsrates der Gebr. Heinemann SE & Co. KG	Gewerkschaftssekretärin (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)	X	X	X	X
Personalführung/Personalmanagement	X	X	X	X
Internationale Geschäftsaktivitäten/Internationale Erfahrung				
Rechnungslegung			X	
Abschlussprüfung				
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement				
Recht und Compliance			X	
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung			X	
Strategieentwicklung und -umsetzung				
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit				

	Mike Josef	Benedikt Kuhn	Dr. Michael Niggemann	Sonja Wärtnges	Marius Weiß	Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
	23.05.2023	27.05.2025	27.05.2025	16.10.2020	27.05.2025	11.05.2012
	Mai 2028	Mai 2030	Mai 2030	Mai 2028	Mai 2030	Mai 2028
	männlich	männlich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
	1983	1986	1974	1967	1975	1969
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Diplom-Politologe	M.A. Politikwissenschaften	Jurist	Diplom-Kauffrau	Jurist	Promovierte Diplom-Ingenieurin Maschinenbau
	Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main	Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei des Landes Hessen	Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa (Personal und Recht, Arbeitsdirektor)	Vorsitzende des Vorstands der BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG)	Mitglied des Hess. Landtags und selbstständiger Rechtsanwalt	Mitglied der Geschäftsführung der SMS group GmbH
	X	X		X	X	X
			X	X		X
	X	X	X	X	X	X
			X	X		X
			X	X		
			X	X		
		X	X	X		X
		X	X		X	X
		X	X	X		X
	X	X	X	X	X	X
				X		X

	Sidar Kaya	Karin Knappe	Felix Kreutel	Matthias Pöschko	Mathias Venema	Özgür Yalcinkaya
	23.05.2023	08.06.2022	23.05.2023	01.01.2021	01.07.2020	23.05.2023
	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich
	1989	1975	1974	1973	1972	1978
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik	Physiklaborantin, Dipl.-Ing. Umwelttechnik/Umweltmesstechnik und Master of Arts Personalentwicklung	Diplom-Ingenieur (Bauingenieurwesen); Master of Business Administration	Kfz-Mechatroniker/ Rettungssanitäter/Hauptbrandmeister Werkfeuerwehrmann	Magister Politikwissenschaft, Volkswirtschaftslehre sowie Mittlere und Neuere Geschichte	Ausbildung zum Metallbauer
	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	VP HRP-DI Diversity and Inclusion Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG	Feuerwehrmann Fraport AG	Gewerkschaftssekretär (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH
	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer
	X	X	X	X	X	X
	X	X	X		X	X
		X				
		X	X		X	
		X	X		X	
		X	X			

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Das Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung ist ein systematischer Prozess, durch den sichergestellt werden soll, dass das Unternehmen fundierte und gut informierte Entscheidungen trifft. Dieser Prozess umfasst verschiedene Schritte und berücksichtigt eine Vielzahl von Kriterien, um alle relevanten Aspekte zu erfassen. Die wesentlichen IROs wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) identifiziert (siehe Angabepflicht IRO-1 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“). Im Bereich G1 Unternehmensführung sind dies: Cyberrisiken sowie Korruption und Bestechung. Identifiziert wurden diese IROs von einem Expertengremium bestehend aus Mitarbeitern unterschiedlicher Zentralbereiche und Abteilungen der Fraport AG: „Compliance and Integrity“, „Risikomanagement, Prozesse, Systeme“, „Strategie und Nachhaltigkeit“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“, „Aviation“, „Procurement, Claim and Mobility“, „Unternehmenskommunikation“, „Human Resources“, „Akquisitionen und Beteiligungen“ sowie „Finanzen und Investor Relations“. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt. Es gibt keine grundlegenden Unterschiede zwischen der Fraport AG und dem Konzern in Bezug auf die identifizierten wesentlichen IROs, und diese IROs gelten ihrer Natur nach für das gesamte Geschäftsmodell.

Angabepflicht G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Unternehmenskultur

Die Konzern-Strategie Fraport.2030 mit dem Leitspruch „Connecting the world with tomorrow“ beinhaltet konsequente Richtungsentscheidungen und zielt auf eine nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Geschäftswachstum ab. Darauf aufbauend verfolgt Fraport das Ziel, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das durch Zusammenhalt, Vielfalt und kontinuierliche Weiterentwicklung geprägt ist und sowohl bestehende als auch zukünftige Mitarbeitende anspricht. Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung definiert der Vorstand die Verhaltensregeln und Werte des Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten.

Neben operativer Exzellenz und einem klaren Kundenversprechen sind Compliance und Integrität wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur und bilden die Basis der Geschäftstätigkeit. Anspruch ist, dass Fraport im Einklang mit Gesetzen, internen Regeln und Wertvorstellungen handelt. Der im Fraport-Konzern geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte spiegelt die gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln.

Mechanismen zur Meldung und Untersuchung von Fehlverhalten

Fraport stellt verschiedene Kommunikationswege zur Verfügung, über die Hinweise auf Compliance-Verstöße gemeldet werden können. Die Kanäle stehen jedem offen – Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, Geschäftspartnern und auch Dritten. Das elektronische Hinweisgebersystem (BKMS[®]) ist weltweit rund um die Uhr erreichbar. Interne und externe Stakeholder können Hinweise auf Korruption und sonstiges strafbares beziehungsweise unternehmensschädigendes Verhalten außerdem an die externe Ombudsperson melden. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich bei Konfliktsituationen am Arbeitsplatz an die interne Vertrauensperson wenden. Die Hinweisgebermeldewege sind auf der Unternehmenswebsite und den internen Kommunikationskanälen veröffentlicht und werden den Beschäftigten in den Compliance-Schulungen näher erläutert. Bei einer im Jahr 2024 bei der Fraport AG durchgeführten Online-Befragung gaben 77 % der Teilnehmenden an, dass sie das elektronische Hinweisgebersystem kennen.

Die eingegangenen Hinweise werden in einem geordneten und ergebnisoffenen Verfahren untersucht durch persönlich geeignete und qualifizierte Personen, die unabhängig und zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Ziel der Untersuchung ist die neutrale, kompetente und objektive Klärung des Sachverhalts, welcher Gegenstand des Hinweises ist. Jede Untersuchung schließt mit einem vertraulichen Abschlussbericht ab, wobei festgestellte Schwächen gemeldet und Präventionsmaßnahmen definiert werden. Dadurch wird nicht nur der einzelne Vorfall aufgeklärt, sondern auch strukturelle Ursachen wirksam beseitigt. Der Berichtsverteiler richtet sich nach Art und Schwere der festgestellten Verstöße und wird für jeden Fall individuell festgelegt.

Hinweisgeber, die im guten Glauben Hinweise abgeben, um Missstände aufzudecken, genießen einen besonderen Schutz bei Fraport. Sie werden durch höchste Vertraulichkeit und, sofern rechtlich möglich, durch Sicherstellung ihrer Anonymität geschützt. Fraport schützt Hinweisgeber, die einen hinreichenden Grund zur Annahme haben, dass ihre Angaben der Wahrheit entsprechen, vor Repressalien.

Schulungen zur Geschäftspolitik

Die Fraport AG führt regelmäßige Schulungen zur Geschäftspolitik durch, die zielgruppengerecht gestaltet sind und Themen wie Compliance und Korruptionsprävention umfassen. Beschäftigte werden über interne Kommunikationskanäle wie E-Learning-Kurse und das Intranet informiert. Die Schulungen sind verpflichtend und fördern ein tiefes Verständnis für die Werte und Richtlinien des Unternehmens.

Funktionen mit dem höchsten Korruptions- und Bestechungsrisiko

Die Compliance-Risikoanalyse (CRA) im Fraport-Konzern identifiziert regelmäßig Organisationseinheiten, deren Tätigkeit aufgrund von Entscheidungsspielräumen, externen Kontakten oder Transaktionsvolumina ein erhöhtes Korruptions- und Bestechungsrisiko aufweist. Die CRA kombiniert Bottom-up-Einschätzungen auf Bereichsebene mit Top-down-Analysen von Geschäftsfeldern sowie Erkenntnissen aus Case-Management und Compliance-Helpdesk.

Als Funktionen mit dem höchsten Korruptions- und Bestechungsrisiko wurden identifiziert:

- Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen sowie die anfordernden Fachbereiche: Vergabeentscheidungen und Preisverhandlungen erhöhen die Anreize für unzulässige Einflussnahmen.
- Vermarktung und Vertrieb von Leistungen: Direkter Kunden- und Geschäftspartnerkontakt macht diese Funktionen anfällig für Bestechungsversuche.
- Management des internationalen Beteiligungsportfolios: Akquisitionen, Beteiligungskäufe und -verkäufe sowie Transaktionssteuerung in hochregulierten Märkten stellen ein wesentliches Risikofeld dar.

Angabepflicht G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Compliance-Management-System und Verfahren

Fraport betreibt ein konzernweites Compliance-Management-System (CMS), das Regeln und konkrete Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung umfasst. Der Aufbau des CMS orientiert sich an den Empfehlungen des IDW PS 980.

Das CMS verfolgt das Ziel, die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften, internen Richtlinien sowie ethischen Grundsätze sicherzustellen. Risiken von Regelverstößen sollen frühzeitig erkannt und minimiert werden, um integriertes Handeln im gesamten Konzern zu gewährleisten. Ein wesentliches Ziel des CMS ist es, jede Form von Korruption und Bestechung konsequent zu verhindern. Durch klare Regeln, regelmäßige Schulungen und wirksame Kontrollmechanismen sollen sowohl aktive als auch passive Korruptionshandlungen ausgeschlossen werden. Das CMS leistet dabei nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Rechtstreue, sondern auch zum Schutz der Reputation und des Vermögens der Fraport AG. Durch die konsequente Umsetzung und fortlaufende Weiterentwicklung des CMS wird das Haftungsrisiko für das Unternehmen, dessen Leitungs- und Überwachungsorgane und jeden einzelnen Beschäftigten reduziert.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Förderung einer integren Unternehmenskultur sowie zur Vermeidung von Korruption und Bestechung wird nicht regelmäßig überprüft. Es wird aber die Umsetzung der Compliance-Maßnahmen durch regelmäßige Self-Assessments abgefragt. Kennzahlen werden nicht zur Überprüfung herangezogen. In unregelmäßigen Abständen wird eine Online-Befragung durchgeführt, die Aufschluss über den Bekanntheitsgrad der Compliance-Vorgaben im Unternehmen gibt. Die Online-Befragung wurde zuletzt 2024 in der Fraport AG durchgeführt.

Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Compliance-Ziele werden im Rahmen der Jahresplanung festgelegt und die Umsetzung wird am Jahresende nachgehalten. Für den Zeitraum 2025–2028 wurden spezifische und messbare Zielvorgaben für Compliance-Schulungen definiert. Diese Zielvorgaben beziehen sich insbesondere auf Schulungen zur Korruptionsprävention und zum Kartellrecht und sind zudem mit der Vorstandsvergütung verknüpft. Eine hundertprozentige Zielerreichung ist erfüllt, wenn 90 % der relevanten Beschäftigten und Organe der Fraport AG geschult wurden. Nähere Informationen hierzu finden sich in Angabepflicht GOV-3 im Kapitel „Angaben zu ESRS 2“. Im Fraport-Konzern hingegen wurden bislang keine entsprechenden Schulungsziele festgelegt.

Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für Compliance. Er hat Überwachungs- und Kontrollpflichten und nimmt eine Schlüsselposition innerhalb des Compliance-Management-Systems ein. Innerhalb des Vorstandes ist die Ressortverantwortung für das CMS der Vorständin Retail & Real Estate zugewiesen. Der Leiter Rechtsangelegenheiten und Compliance ist als

Chief Compliance Officer zuständig für die Entwicklung, den Aufbau, die Organisation und den Betrieb des CMS. Er berichtet an die für Compliance zuständige Vorständin, der er in dieser Eigenschaft auch disziplinarisch unterstellt ist.

Beim CMS im Fraport-Konzern ist zwischen zentraler und lokaler Ebene zu unterscheiden. Die zentrale CMS-Organisation in der Fraport AG ist verantwortlich für die Festlegung von Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der lokalen Compliance-Management-Systeme und die Überwachung der Umsetzung dieser Vorgaben. Die Geschäftsführungen der Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für das lokale CMS und die Umsetzung der vorgegebenen Mindestanforderungen.

Basis des CMS, sowohl in der Fraport AG als auch in den Beteiligungsgesellschaften, ist die regelmäßig durchgeführte, systematische Identifikation der Compliance-Risiken, die die Grundlage bildet für die Entwicklung und Priorisierung zielgerichteter Programme zur Reduktion dieser Risiken auf ein akzeptables Maß.

Zu den zentralen Compliance-Regeln gehört der konzernweit gültige Verhaltenskodex für Beschäftigte, der die Verantwortung des Unternehmens sowie der Mitarbeitenden verdeutlicht und klare Handlungsmaximen vorgibt. Die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern sind in dem konzernweit gültigen Lieferantenkodex festgelegt. Dieses Dokument unterstützt die laufende Umsetzung unserer Verpflichtung zur Einhaltung internationaler Standards, insbesondere der zehn Grundsätze des UN Global Compact sowie des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in der Lieferkette.

Darüber hinaus gelten spezifische Regeln in der Fraport AG und konzernweite Mindeststandards für:

- den Umgang mit Geschenken und Einladungen
- den Umgang mit Interessenkonflikten
- interne Untersuchungen
- Geschäftspartnerprüfungen

Unabhängigkeit der Ermittlungsstellen

Die internen Meldestellen der Fraport AG und ihrer Tochtergesellschaften sind mit der Untersuchung von Vorwürfen und Vorfällen betraut. Die für diese Tätigkeit erforderliche Unabhängigkeit ist vertraglich zugesichert, um eine objektive Bearbeitung zu gewährleisten.

Berichtsprozess an Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die Compliance-Abteilung der Fraport AG informiert den Gesamtvorstand halbjährlich über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Wesentliche Compliance-Verstöße werden dem Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden gemeldet. Der Aufsichtsrat wird jährlich über durchgeführte Maßnahmen sowie den Stand laufender Maßnahmen zur Sicherstellung von Compliance informiert und erhält einen Ausblick zu aktuellen Compliance-Themen.

Kommunikation der Richtlinien

Interne Stakeholder werden durch verschiedene E-Learning-Kurse über die Strategien zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung informiert. Die Beschäftigten können die für sie gültigen Compliance-Regeln jederzeit in den internen Medien einsehen. Externe Stakeholder erhalten Informationen über die Fraport-Website und die nichtfinanzielle Berichterstattung. Konzernweite Mindeststandards gewährleisten eine zielgruppengerechte Vermittlung von Compliance-Wissen.

Schulungsprogramme

Inhalte, Formate und Abläufe für Compliance-Schulungen in der Fraport AG und Mindestvorgaben für die Beteiligungen im Fraport-Konzern sind in einem Schulungskonzept festgelegt. Zielsetzung ist die angemessene Vermittlung von Compliance-Wissen basierend auf dem Informationsbedarf der jeweiligen Zielgruppe.

Die Fraport AG bietet vier verschiedene E-Learning-Kurse an, die alle drei Jahre zu wiederholen sind:

- "Compliance-Basiswissen" für Beschäftigte und Führungskräfte

In diesem Kurs werden die Compliance-Ziele erläutert und der Verhaltenskodex sowie die Regeln zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und Interessenkonflikten vorgestellt. Die Teilnehmer erfahren außerdem, an wen sie sich bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße oder bei Fragen wenden können.

- "Korruptionsprävention" für besonders risikobehaftete Funktionen

Dieser Kurs gibt einen Überblick über die relevanten Straftatbestände, Einfallstore und typische Muster von Korruption und erläutert die internen Regeln detailliert.

- „Compliance-Basiswissen“ für Führungskräfte

Dieser Kurs verdeutlicht die Verantwortung und erläutert die Aufgaben von Führungskräften zur Korruptionsprävention.

- „Kartell- und Wettbewerbsrecht“

Die Beschäftigten erhalten einen Überblick über die wesentlichen Tatbestände des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und die unternehmensinternen Regelungen hierzu.

Zusätzlich werden bedarfsorientiert Präsenzs Schulungen angeboten, wie beispielsweise Workshops nach Compliance-Verstößen.

Abdeckung risikobehafteter Funktionen

Im Fraport-Konzern wurden 48 % der risikobehafteten Funktionen durch Schulungen zu den Themen Compliance, Korruption und Bestechung abgedeckt.

Schulungen für Leitungs- und Aufsichtsorgane

Der Aufsichtsrat der Fraport AG wurde im Rahmen der Strategietagung zu Korruption und den strafrechtlichen Konsequenzen sowie zu Kartellrecht geschult. 34 % der Mitglieder von Leitungs- und Aufsichtsorganen der Beteiligungsgesellschaften erhielten Schulungen zu Compliance, Korruption, Bestechung sowie zum Umgang mit Geschenken und Einladungen.

Angabepflicht G1-4 – Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Berichtszeitraum gab es keine Verurteilungen und damit auch keine Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften.

Fraport verfolgt eine Null-Toleranz-Politik gegenüber Verstößen gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften. Die entsprechenden Grundsätze sind verbindlich in den konzernweiten Verhaltenskodizes verankert. Wird ein Verstoß festgestellt, leitet Fraport unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls angemessene Maßnahmen ein. Diese können umfassen: arbeitsrechtliche Sanktionen, Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen, Erstattung von Strafanzeigen und Strafanträgen sowie Anpassungen und Verbesserungen der relevanten Regeln, Verfahren und Kontrollen.

Die Erhebung und die Dokumentation der betreffenden Kennzahlen erfolgen durch die Compliance-Abteilung. Eine externe Prüfung oder Bestätigung dieser Angaben wurde im Berichtszeitraum nicht durchgeführt.

Angabepflicht G1.MDR – Konzepte, Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit Geschäftspraktiken

Konzepte zur Steuerung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Geschäftspraktiken und Unternehmenskultur

Die Fraport AG steuert alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Themenfeld Business Conduct & Corporate Culture über ein konzernweit gültiges, mehrstufiges Policy-System. Kernbestandteile sind das Compliance-Management-System (CMS), der Verhaltenskodex für Beschäftigte, der Lieferantenkodex, die Datenschutz- sowie die Informationssicherheits- und Beschaffungsrichtlinie. Diese Richtlinien verfolgen das Ziel, Integrität, Datensicherheit, faire Beschaffung und eine wertebasierte Unternehmenskultur zu sichern und negative Auswirkungen wie Korruption, Datenschutzverstöße oder Informationssicherheitsvorfälle zu verhindern.

Compliance-Management-System (CMS)

Das CMS definiert Grundsätze, Prozesse und Kontrollen zur Verhinderung von Korruption, Vermeidung und Aufdeckung von Betrug und Sicherstellung der Einhaltung von Kartell- und Wettbewerbsrecht. Es gilt konzernweit für alle Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften und wird durch rollierende Compliance-Risikoanalysen, Control-Self-Assessments und unabhängige Revisionen überwacht. Der Chief Compliance Officer (CCO) ist verantwortlich für die Umsetzung und berichtet direkt an das zuständige Vorstandsmitglied. Die Compliance-Richtlinie verweist auf externe Standards wie IDW PS 980 und COSO II und ist in Deutsch und Englisch im Intranet verfügbar.

Verhaltenskodex und Lieferantenkodex

Der „Verhaltenskodex für Beschäftigte“ konkretisiert Werte wie Zuverlässigkeit, Transparenz und Fairness und adressiert unter anderem Anti-Korruption, fairen Wettbewerb, Datenschutz, Geldwäscheprävention und Schutz von Unternehmenswerten. Er gilt für alle Mitarbeitenden weltweit und wird durch verpflichtende E-Learning-Module alle drei Jahre aufgefrischt. Der Lieferantenkodex überträgt diese Anforderungen auf die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern und basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact.

Maßnahmen und Ressourcen zur Steuerung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Fraport AG setzt ein Compliance-Management-System (CMS) zur Bekämpfung von Korruption, Bestechung und Compliance-Verstößen ein. Die Kernmaßnahmen umfassen:

- **Rollierende Compliance-Risikoanalyse (CRA):** Regelmäßige Aktualisierung der Risikolandschaft mit Schwerpunkt Korruption/Bestechung; Ableitung von Präventions- und Kontrollmaßnahmen.
- **Spezifische Compliance-Programme:** Entwicklung neuer Maßnahmen für Hochrisikogesellschaften und Anpassung bestehender Prozesse bis 2026.
- **Geschäftspartner-Due-Diligence & Sanktionslisten-Screening:** Risikoorientierte Prüfung der involvierten Partner bei Akquisitionen, Auslandsprojekten und Lieferantenbeziehungen.
- **Whistleblowing-Mechanismen:** Zertifiziertes BKMS®-System, externe Ombudsperson und interne Vertrauensperson für anonyme Meldungen.
- **Schulungs- und Sensibilisierungsprogramm:** Zielgruppengerechte E-Learning-Kurse und Präsenzformate
- **Fallmanagement & Abhilfemaßnahmen:** Standardisierte Untersuchung von Hinweisen und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen
- **Compliance-Überwachung und Verbesserung:** Weiterentwicklung der CMS-Richtlinie, regelmäßige dezentrale Assessments und Audits.

Umfang und Zeitrahmen der Maßnahmen

Alle Aktionen gelten konzernweit und decken sowohl eigene Aktivitäten als auch die vorgelagerte Wertschöpfungskette ab. Die Programme laufen permanent.

Eingesetzte Ressourcen

Die Umsetzung der Compliance Maßnahmen wird durch den Chief Compliance Officer, die Abteilung Compliance & Integrity sowie die Compliance Officer der Tochtergesellschaften getragen. Interne Revision, Risikomanagement und das Interne Kontrollsystem unterstützen bei Kontroll- und Prüfaufgaben.

Angaben zu fehlenden Konzepten und Maßnahmen

Im Berichtsjahr 2025 verfügte die Fraport für nahezu alle wesentlichen Themenfelder des Business Conduct über konzernweit gültige Richtlinien. Eine separate Konzernrichtlinie speziell zur Vorbeugung von Korruption und Bestechung wurde bislang nicht verabschiedet. Die konzernweiten Mindestvorgaben für das Compliance-Management-System (CMS), insbesondere zur Vorbeugung von Korruption und Bestechung, sind jedoch in der Konzern-CMS-Richtlinie festgelegt. Die entsprechenden Grundsätze sind im „Verhaltenskodex für Beschäftigte“ unter dem Kapitel „Korruptionsprävention“ verankert. Die Fraport AG bewertet die bestehenden Regelungen im Kodex als ausreichend, um rechtswidriges Verhalten zu verhindern und eine integre Unternehmenskultur zu fördern. Ein konkreter Zeitplan für die Einführung einer eigenständigen Anti-Korruptions-Richtlinie liegt aktuell nicht vor.

Im Berichtszeitraum 2025 hat Fraport keine zusätzlichen Maßnahmen eingeführt, um die bestehenden Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung über das implementierte Compliance-Management-System hinaus auszubauen. Nach aktueller Risikoeinschätzung ist eine Ausweitung der bestehenden Maßnahmen nicht erforderlich.

Cyberrisiken

Im Rahmen der DMA wurden Cyberrisiken als wesentliches IRO identifiziert.

Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme unterstützt. Aufgrund ständig neuer technologischer Entwicklungen und der weltweit gestiegenen Gefahr von Cyberattacken besteht grundsätzlich ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Ziel ist es daher, sämtliche IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung zu schützen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden diverse Maßnahmen ergriffen, welche einer ständigen Überwachung in Bezug auf deren Wirksamkeit unterliegen. Diese Punkte werden unten näher erläutert.

Der Geltungsbereich der IT-Strategie ist der Fraport-Konzern. Diese hat keine übergreifende Wirkung auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der IT-Strategie verantwortlich ist, ist der Bereich Informations- und Kommunikationsdienstleistung der Fraport AG. Die Gesamtverantwortung liegt beim Vorstand.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind bereits implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt, sodass eine möglichst große Risikomitigation erreicht werden kann.

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 an 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. Die Fraport AG hat eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung im Bereich der Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zusätzlich wurde weiteres Personal in diesem Bereich eingestellt. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreviews des Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) und wird im Rahmen von ISMS-Audits, wie KRITIS und der EU-Verordnung Luftsicherheit, von externen Auditoren geprüft.

Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits sowie in KRITIS-Prüfungen nach dem IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen (KRITIS) festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) ausgebaut.

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. Ziel ist es, regulatorische Vorgaben einzuhalten und 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.

Das Sicherheitsmanagementsystem bei Fraport enthält zahlreiche Leistungskennzahlen, anhand derer die Effektivität der umgesetzten Maßnahmen geprüft und die Erreichung interner Ziele nachvollzogen wird. Die Kennzahlen und die damit verbundenen Ziele dürfen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden. Maßnahmen zur Sicherstellung der IT-Sicherheit werden fortlaufend ergriffen und umgesetzt. Dazu zählen technische und organisatorische Schutzmaßnahmen wie Netzwerksegmentierung, Zugriffskontrollen, regelmäßige Aktualisierung von Sicherheitsstandards sowie Sensibilisierungs- und Schulungsprogramme für Mitarbeitende. Zudem werden Systeme zur Angriffserkennung und Notfallmanagement eingesetzt, um auf neue Bedrohungen angemessen reagieren zu können. Wirksame Maßnahmen gewährleisten die Funktionsweise der durch IT-Systeme unterstützten Geschäfts- und Betriebsabläufe und wirken positiv auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.