

Verkürzte

Umwelterklärung 2020

mit Umweltprogramm bis 2023
für die Organisationen Fraport AG (Fraport-
Muttergesellschaft), NICE, FCS, GCS und
FraGround am Flughafen Frankfurt



Fortschreibung der
Umwelterklärung 2019



Inhalt

Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt	1
Aktuelle Situation	1
Erweiterung der Rechnungslegung zur Umweltsituation	1
Fraport-Organigramm – umweltrelevante Themen, Aufgaben und Funktionen	2
Rechnungslegung zur Umweltsituation	3
Status Umweltprogramm 2020 bis 2023	15
Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten	19

Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt

Seit 1999 unterzieht sich die Fraport AG am Flughafen Frankfurt einer regelmäßigen Prüfung durch staatlich zugelassene und beaufsichtigte Umweltgutachter. Basis hierzu ist die europäische Verordnung zum „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS). Seit 2002 erfolgt die Überprüfung auch nach der internationalen Norm ISO 14001. Dem Umweltmanagementsystem der Fraport AG und den Überprüfungen nach EMAS und ISO 14001 haben sich die FCS Frankfurt Cargo Services GmbH (FCS), die NICE Aircraft Services & Support GmbH (NICE) und die Energy Air GmbH angeschlossen.

Neu hinzugekommen in den EMAS-Verbund sind 2017 die Tochterunternehmen FraGround Fraport Ground Services GmbH (FraGround) und GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG (GCS). Die Gesamtmenge der im Rahmen der Reinigung eingesetzten gefahrstoffhaltigen Reinigungsmittel belief sich im Jahr 2020 auf 37.262 Kilogramm. Dies entsprach einer Steigerung von 18 %, was überwiegend auf die vermehrten Reinigungsmaßnahmen im Terminal im Rahmen der Corona-Pandemie zurückzuführen ist.

Aktuelle Situation

Im Rahmen der Corona-Krise gab es seitens der Fraport AG Änderungen in den Organisationsbezeichnungen und Verlagerungen von Aufgaben.

Die Veränderungen im Umweltmanagement sind im Organigramm auf Seite 2 dargestellt.

Erweiterung der Rechnungslegung zur Umweltsituation

Die Kennzahlen in der Rechnungslegung zur Umweltsituation werden in der Umwelterklärung nach dem Indikatorenprotokollsatz Serie 300 Umwelt der Global Reporting Initiative (GRI) dargestellt, ergänzt um einige für den Flughafen spezifische Kennzahlen. In der vorliegenden Umwelterklärung

werden zusätzlich die Indikatoren nach dem erweiterten Indikatorenprotokollsatz der GRI für Flughäfen „Airport Operators Sector Supplement“ (AOSS) berücksichtigt. Die aktuellen Kennzahlen sind ab Seite 3 ff zu ersehen.

Fraport-Organigramm – umweltrelevante Themen, Aufgaben und Funktionen

Vorstandsvorsitzender (VV)	Vorstand Arbeitsdirektor (VA)	Vorstand Controlling und Finanzen (VF)	Vorstand Aviation und Infrastruktur (VI)	Vorstand Operations (VO)
Segment-Verantwortung	Segment-Verantwortung	Segment-Verantwortung	Segment-Verantwortung	Segment-Verantwortung
International Activities & Services	Ground Handling		Aviation	Retail & Real Estate
Strategische Geschäftsbereiche	Strategische Geschäftsbereiche	Strategische Geschäftsbereiche	Strategische Geschäftsbereiche	Strategische Geschäftsbereiche
Akquisitionen und Beteiligungen (BET)	Bodenverkehrsdienste (BVD)		Aviation (AVN)	Handels- und Vermietungsmanagement (HVM)
	Be- und Entladung Flugzeuge Passagiertransport Gepäcktransport Frachttransport Push-Back Wasserversorgung Flugzeuge Fäkalienentsorgung Flugzeuge		Terminalbetrieb Flugbetriebsanlagen Verkehrsleitung Fluglärmmüberwachung Forst und Biotop Umweltauswirkungen (Luft, Lärm) Nachbarschaftsanfragen Passives Schallschutzprogramm Brandschutz Notfallmanagement	Betrieb sonstige Gebäude Energieversorgung Energie- und Zählermanagement
Servicebereiche	Servicebereiche	Servicebereiche	Servicebereiche	Servicebereiche
Projekt Ausbau Süd (PAS)		Integriertes Facilitymanagement (IFM)	Zentrales Infrastrukturmanagement (ZIM)	Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK)
Bauplanung Terminal 3		Technisches Gebäude-management Betrieb Werkstätten Betrieb Tankstellen Betriebsführung PTS Winterdienst operativ Grünflächenmanagement Fahrzeugtechnik Geoinformation Wasserversorgung Abfallmanagement und Sanierung Betrieb Entwässerung Betrieb Kläranlage Betrieb Nitratsanierungsanlage	Bauplanung Energetische Standards Gewässerschutzbeauftragte Abfallmanagement für Bau- und Bodenabfälle Kompensationsflächenmanagement und Bodenabfälle	Umweltdatenbanken
Zentralbereiche	Zentralbereiche	Zentralbereiche	Zentralbereiche	Zentralbereiche
Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit (UEW)	Arbeitsschutz (VA 4)	Finanzen und Investor Relations (FIR)		Rechtsangelegenheiten und Compliance (RAC)
Umweltmanagement-beauftragte/r	Betriebsbeauftragte/r für Gefahrgut und Strahlenschutz	Nachhaltigkeitsberichterstattung		Umweltrecht
Betriebsbeauftragte/r für Abfall	Personalserviceleistungen (PSL)	Investitions- und Projektcontrolling (IPC)		
Betriebsbeauftragter für Bau- und Bodenabfälle (extern)	Umweltschulungen	Kosten- und Ergebniscontrolling (KEC)		
Umweltpolitik und -strategie				
Koordination Umweltmanagement				
Umweltkennzahlen		Rechnungswesen (REW)		
Umweltberichterstattung	Interne Revision (REV)	Zentraler Einkauf und Bauvergabe (ZEB)		
Umweltfonds				
Unternehmenskommunikation (UKM)		Umweltgerechte Beschaffung		
Umweltkommunikation				

Rechnungslegung zur Umweltsituation

Flughafen Frankfurt, Fraport-Muttergesellschaft, FCS, NICE, GCS, FraGround

Aspekte nach Global Reporting Initiative (GRI), Indikatorenprotokollsatz Umwelt und Airport Operators Sector Supplement (AOSS), Kategorie Umwelt. Aufgrund der Corona-Krise sind die Werte in 2020 nicht mit den Entwicklungen der Vorjahre vergleichbar.

Zahlenwerte teilweise gerundet, rundungsbedingte Differenzen möglich.

Beschäftigte	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Fraport-Muttergesellschaft	Anzahl	1	10.747	10.595	10.480	10.018
FCS	Anzahl	1	503	515	535	538
NICE	Anzahl	1	43	44	45	43
FraGround	Anzahl	1	3.331	3.744	3.963	2.618
GCS	Anzahl	1	689	729	714	636

¹ Beschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen (Schüler/innen, Studierende, Praktikanten, Bachelor- und Masteranden, geringfügig Beschäftigte und Trainees)
+ Auszubildende + freigestellte Beschäftigte, Stand Dezember des jeweiligen Jahres.

AO1 – Passagiere						
Verkehrsvolumen	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Passagiere, gesamt	Personen in Mio.		64.505.151	69.510.269	70.556.072	18.770.998

AO2 – Flugbewegungen						
Verkehrsvolumen	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flughafen Frankfurt (FRA)						
Verkehrseinheiten (ohne Transit)	VE	1, 2	86.354.959	91.179.071	91.372.384	37.862.509
Flugzeugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen		475.537	512.115	513.912	212.235
davon in der Nacht	Anzahl Bewegungen	3	34.192	37.284	35.814	12.925

¹ VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

² Gewerblicher und nicht gewerblicher Verkehr.

³ Nacht: 22 Uhr bis 6 Uhr.

AO3 – Cargovolumen						
Verkehrsvolumen	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Luftfracht	t		2.143.622	2.176.387	2.041.775	1.895.074
Luftpost	t		85.348	89.795	86.701	57.554
darin FCS						
Cargo-Volumen						
Luftfracht	t		735.524	678.094	633.599	665.813
Verkehrseinheiten	VE	1	7.355.240	6.780.940	6.335.990	6.658.130

¹ VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

GRI 302: Energie						
GRI 302-1	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
direkter Energieverbrauch						
Flughafen Frankfurt						
		1, 2, 3				
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ		826,76	816,02	812,85	499,27
Erdgas	TJ		95,07	81,09	85,75	80,12
Erdgas	Mio. kWh	3	26,410	22,525	23,820	22,255
Flüssiggas (LPG)	TJ		8,44	7,17	8,75	7,07
Flüssiggas (LPG)	m ³	3	355	301	368	297
Heizöl	TJ		98,9	93,7	96,1	80,7
Heizöl	Mio. Liter	3	2,738	2,595	2,662	2,236
Diesel	TJ		562,6	569,6	558,9	297,4
Diesel	Mio. Liter		15,804	16,001	15,701	8,353
Benzin	TJ		57,1	59,4	60,1	32,6
Benzin	Mio. Liter		1,76	1,83	1,85	1,01
Kerosin (Jet A1)	TJ	6	4,65	5,07	3,23	1,36
Kerosin (Jet A1)	Mio. Liter	6	0,134	0,146	0,093	0,039
darin Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ	2	494,96	505,62	504,59	297,87
Erdgas	TJ		5,6	4,5	4,7	4,38
Erdgas	Mio. kWh		1,554	1,255	1,305	1,218
Flüssiggas (LPG)	TJ		8,4	7,2	8,8	7,07
Flüssiggas (LPG)	m ³		355	301	368	297
Heizöl	TJ		93,3	87,7	90,9	76,2
Heizöl	Mio. Liter		2,585	2,430	2,518	2,111
Diesel	TJ		345,2	361,6	356,9	187,9
Diesel	Mio. Liter	4	9,696	10,157	10,026	5,278
Benzin	TJ		40,1	42,1	41,8	21,8
Benzin	Mio. Liter	4	1,239	1,299	1,292	0,67
Kerosin (Jet A1)	TJ	6	2,3	2,5	1,4	0,52
Kerosin (Jet A1)	Mio. Liter	6	0,066	0,072	0,041	0,015
Gesamtenergieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		<1	<1	<1	<1
nicht erneuerbare Energieträger	%		100	100	100	100
darin FCS						
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ		6,52	5,00	4,95	5,79
Diesel	TJ		6,07	4,60	4,59	5,41
Diesel	Mio. Liter		0,170	0,129	0,129	0,152
Benzin	TJ		0,45	0,40	0,37	0,38
Benzin	Mio. Liter		0,014	0,012	0,011	0,011
Gesamtenergieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		0	0	0	0
nicht erneuerbare Energieträger	%		100	100	100	100
darin NICE						
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ		16,35	13,82	14,47	7,86
Diesel	TJ		16,30	13,74	14,39	7,82
Diesel	Mio. Liter	5	0,458	0,386	0,404	0,220
Benzin	TJ		0,05	0,07	0,08	0,04
Benzin	Mio. Liter		0,002	0,002	0,001	0,001
Gesamtenergieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		0	0	0	0
nicht erneuerbare Energieträger	%		100	100	100	100
darin FraGround						
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ		0,40	0,37	0,36	0,19
Diesel	TJ		0,27	0,22	0,23	0,13
Diesel	Mio. Liter	4	0,008	0,006	0,006	0,004
Benzin	TJ		0,12	0,14	0,13	0,05
Benzin	Mio. Liter	4	0,004	0,004	0,004	0,001
Gesamtenergieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		0	0	0	0
nicht erneuerbare Energieträger	%		100	100	100	100

GRI 302: Energie						
GRI 302-1	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
direkter Energieverbrauch						
<i>darin GCS</i>						
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ		2,08	2,05	1,79	1,19
Diesel	TJ		1,62	1,52	1,28	1,19
Diesel	Mio. Liter	4	0,046	0,043	0,036	0,033
Benzin	TJ		0,46	0,53	0,51	0,54
Benzin	Mio. Liter	4	0,014	0,016	0,016	0,015
Gesamtenergieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		0	0	0	0
nicht erneuerbare Energieträger	%		100	100	100	100

¹ Alle Unternehmen auf der zusammenhängenden Eigentumsfläche des Flughafens Frankfurt: Fraport-Muttergesellschaft, Töchter der Fraport AG, über 500 Dritte, soweit Angaben verfügbar.

² Alle Angaben inklusive technischer Verluste, soweit bekannt.

³ Verbräuche Dritter teilweise aufgrund von Angaben, die nicht verifiziert werden können.

⁴ Der Kraftstoffverbrauch von Dienstwagen mit überwiegend privater Nutzung ist nicht berücksichtigt.

⁵ Höhe des Verbrauchs abhängig von der Anzahl der Enteisungen (siehe Kennzahl „Anzahl enteister Flugzeuge“ in der Rubrik Verkehrsvolumen).

⁶ Kerosinverbrauch von Startluftgeräten.

TJ = Terajoule

GRI 302: Energie						
GRI 302-1	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Indirekter Energieverbrauch						
<i>Flughafen Frankfurt</i>						
		1, 2				
Eingekaufte Energie	TJ		4.072,1	3.954,7	3.749,3	3.177,2
Strom	TJ		2.106,9	2.083,0	2.026,8	1.656,7
Strom	Mio. kWh		585,256	578,603	563,003	460,201
Fernwärme	TJ		1.464,6	1.329,7	1.246,8	1.149,8
Fernwärme	Mio. kWh		406,834	369,358	346,345	319,397
Fernkälte	TJ		500,6	542,0	475,6	370,6
Fernkälte	Mio. kWh		139,060	150,565	132,123	102,946
Indirekter Energieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		47,4	47,9	55,4	57,2
nicht erneuerbare Energieträger	%		52,6	52,1	44,6	42,8
<i>darin Fraport-Muttergesellschaft</i>						
Eingekaufte Energie	TJ		2.236,6	2.180,8	2.128,0	1.728,5
Strom	TJ	3	1.151,7	1.129,3	1.106,8	900,4
Strom	Mio. kWh	3	319,923	313,695	307,438	250,118
Fernwärme	TJ		670,2	596,2	608,2	507,1
Fernwärme	Mio. kWh		186,155	165,604	168,945	140,863
Fernkälte	TJ		414,8	455,3	413,0	320,9
Fernkälte	Mio. kWh		115,209	126,465	114,716	89,146
Indirekter Energieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		45,7	45,9	55,2	57,3
nicht erneuerbare Energieträger	%		54,3	54,1	44,8	42,7
<i>darin FCS</i>						
Eingekaufte Energie	TJ		36,09	40,81	30,98	45,12
Strom	TJ		18,87	19,93	17,62	17,83
Strom	Mio. kWh		5,242	5,535	4,895	4,952
Fernwärme	TJ	4	17,22	20,89	13,36	27,29
Fernwärme	Mio. kWh	4	4,783	5,802	3,711	7,582
Indirekter Energieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		45,7	45,9	55,2	57,3
nicht erneuerbare Energieträger	%		54,3	54,1	44,8	42,7

GRI 302: Energie						
GRI 302-1	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Indirekter Energieverbrauch						
<i>darin NICE</i>						
Eingekaufte Energie	TJ		4,23	4,52	4,51	2,57
Strom	TJ		3,81	3,72	3,54	1,98
Strom	Mio. kWh		1,057	1,032	0,984	0,549
Fernwärme	TJ		0,43	0,80	0,97	0,60
Fernwärme	Mio. kWh		0,118	0,222	0,268	0,166
Indirekter Energieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		45,7	45,9	55,2	57,3
nicht erneuerbare Energieträger	%		54,3	54,1	44,8	42,7
<i>darin FraGround</i>						
Eingekaufte Energie	TJ		2,16	2,07	2,69	2,34
Strom	TJ		1,35	1,24	1,54	1,40
Strom	Mio. kWh		0,376	0,346	0,428	0,389
Fernwärme	TJ		0,77	0,78	1,05	0,87
Fernwärme	Mio. kWh		0,213	0,217	0,293	0,241
Fernkälte	TJ		0,04	0,05	0,10	0,07
Fernkälte	Mio. kWh		0,010	0,013	0,026	0,020
Indirekter Energieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		45,7	100	100	100
nicht erneuerbare Energieträger	%		54,3	0	0	0
<i>darin GCS</i>						
Eingekaufte Energie	TJ		2,20	2,19	1,08	0,67
Strom	TJ		2,10	2,09	0,93	0,56
Strom	Mio. kWh		0,582	0,581	0,259	0,155
Fernwärme	TJ		0,11	0,10	0,15	0,11
Fernwärme	Mio. kWh		0,030	0,027	0,041	0,032
Indirekter Energieverbrauch						
erneuerbare Energieträger	%		45,7	100	100	100
nicht erneuerbare Energieträger	%		54,3	0	0	0

¹ Alle Unternehmen auf der zusammenhängenden Eigentumsfläche des Flughafens Frankfurt: Fraport-Muttergesellschaft, Töchter der Fraport AG, über 500 Dritte.

² Alle Angaben inklusive technischer Verluste, soweit bekannt.

³ Wert zum Zeitpunkt der Prüfung. In Folge der in der Energiewirtschaft üblichen kontinuierlichen Prüfungen kann sich der Wert nach Drucklegung noch ändern.

⁴ Mehrere Pharma Charter im Januar und Februar 2020, während deren Abfertigung die Halle auf eine Temperatur von konstant 15 °C hochgeheizt werden musste.

TJ = Terajoule

GRI 302: Energie						
GRI 302-3 Energieintensität	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flughafen Frankfurt						
1, 2, 3						
Spezifischer Gesamtverbrauch	TJ pro Mio. VE		56,73	52,32	49,93	97,10
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ pro Mio. VE	4	9,57	8,95	8,90	13,19
Eingekaufte Energie	TJ pro Mio. VE	4	47,16	43,37	41,03	83,91
<i>darin Fraport-Muttergesellschaft</i>						
Spezifischer Gesamtverbrauch	TJ pro Mio. VE		31,63	29,46	28,81	53,52
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger	TJ pro Mio. VE	4	5,73	5,55	5,52	7,87
Eingekaufte Energie	TJ pro Mio. VE	4	25,90	23,92	23,29	45,65

¹ Alle Unternehmen auf der zusammenhängenden Eigentumsfläche des Flughafens Frankfurt: Fraport-Muttergesellschaft, Töchter der Fraport AG, über 500 Dritte, soweit Angaben verfügbar.

² Alle Angaben inklusive technischer Verluste, soweit bekannt.

³ Verbräuche Dritter teilweise aufgrund von Angaben, die nicht verifiziert werden können.

⁴ VE = Verkehreinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

TJ = Terajoule

GRI 302: Energie						
GRI 302-4	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Verringerung des Energieverbrauchs						
<i>Fraport-Muttergesellschaft</i>						
Verringerung des Energieverbrauchs	Mio. kWh	1, 2, 3	69,91	94,92	111,45	130,08

¹ Basis ist das Jahr 2008, Effekte kumuliert ab dem Jahr 2008, soweit auch in den Folgejahren wirksam.

² Ermittlung von Energie, die aus Gründen verbesserter Verfahren, Austausch und Umrüstung von Anlagen und Ausrüstung sowie verändertem Beschäftigtenverhalten eingespart werden konnte.

³ Kalkulatorische Einsparungen aus abgeschlossenen Projekten berechnet.

GRI 303: Wasser						
GRI 303-1	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Gesamtwasserentnahme						
<i>Flughafen Frankfurt</i>						
Gesamtwasserentnahme	Mio. m ³	1	1,764	2,164	2,209	1,417
Gesamtwasserentnahme	Liter pro VE	2	20,43	23,73	24,17	37,44
Trinkwasser	Mio. m ³	4	1,274	1,346	1,448	0,996
Brauchwasser	Mio. m ³	3, 5	0,490	0,818	0,760	0,421
<i>darin Fraport-Muttergesellschaft</i>						
Gesamtwasserentnahme	Mio. m ³	7, 8	1,023	1,416	1,436	0,905
Gesamtwasserentnahme	Liter pro VE	2, 8	11,8	15,5	15,7	23,9
Trinkwasser	Mio. m ³	4	0,615	0,689	0,760	0,546
Brauchwasser	Mio. m ³	5, 8	0,408	0,727	0,675	0,359
<i>darin FCS</i>						
Gesamtwasserentnahme	Mio. m ³		0,009	0,008	0,007	0,007
Trinkwasser	Mio. m ³	4	0,009	0,008	0,007	0,007
Brauchwasser	m ³		-	-	-	-
<i>darin NICE</i>						
Gesamtwasserentnahme	Mio. m ³	6	0,010	0,011	0,010	0,007
Trinkwasser	Mio. m ³	4, 6	0,007	0,008	0,009	0,005
Brauchwasser	Mio. m ³	5	0,003	0,003	0,002	0,002
<i>darin GCS</i>						
Gesamtwasserentnahme	Mio. m ³		0,005	0,005	0,005	0,006
Trinkwasser	Mio. m ³	4	0,005	0,005	0,005	0,006
Brauchwasser	m ³		-	-	-	-

¹ Alle Unternehmen auf der zusammenhängenden Eigentumsfläche des Flughafens Frankfurt: Fraport-Muttergesellschaft, Töchter der Fraport AG, über 500 Dritte.

² VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

³ Abzüglich des Trinkwasseranteils an der Brauchwasseraufbereitung im Terminal 2.

⁴ Aus der kommunalen Wasserversorgung.

⁵ Das Brauchwasser wird aus Oberflächenwasser, Regenwasser und Grundwasser aufbereitet. Enthält Teilmengen, die geschätzt werden.

⁶ Zur Verdünnung des Flugzeugenteisungsmittels wird Wasser eingesetzt. Bei kalten und schneereichen Wintern werden größere Mengen an Enteisungsmitteln benötigt. Dementsprechend steigt der Wasserverbrauch.

⁷ Gesamtbezug Flughafen abzüglich Verbrauch Dritter am Standort Flughafen Frankfurt.

⁸ Ab 2018 erhöhter Wasserverbrauch aufgrund Bauaktivitäten Terminal 3.

GRI 303: Wasser						
AO4 Qualität Niederschlagswasser	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
<i>Flughafen Frankfurt</i>						
Kohlenwasserstoffe	mg/l	1	<0,1	<0,1	0,2	<0,1
Absetzbare Stoffe	ml/l	1	0,23	<0,1	<0,1	0,27

¹ Monatlich wurde eine 2-h-Mischprobe mittels einer stationären Probenahme-Messstation aus dem Niederschlagswasserkanal kurz vor der Einleitstelle in den Main entnommen. Der Wert „Kohlenwasserstoffe“ wurde aus zwölf Einzelproben, der für „Absetzbare Stoffe“ aus elf Einzelproben ermittelt.

GRI 304: Biodiversität						
GRI 304-1	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flächeninanspruchnahme						
Flughafen Frankfurt						
Eigentumsfläche der Fraport-Muttergesellschaft als Flughafenbetreiberin	ha	1	2.284,00	2.284,84	2.287,19	2.286,61
davon befestigt	ha		1.092,00	1.103,90	1.103,60	1.116,48

¹ Zusammenhängende Eigentumsfläche.

GRI 305: Emissionen						
GRI 305-1 Direkte (Scope 1) und GRI 305-2 indirekte (Scope 2)	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Treibhausgas-Emissionen						
Fraport-Muttergesellschaft						
CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	190,1	188,6	170,3	129,3
direkte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	36,4	37,2	37,1	21,9
indirekte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	2	153,7	151,4	133,2	107,4
Kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate)	1.000 t CO ₂		0	0	0	0
Sonstige Treibhausgase	t CO ₂ -Äquivalent	3	1,923	1,61	1,437	0,801
FCS						
CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	3,15	3,37	2,54	3,49
direkte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	0,48	0,37	0,37	0,43
indirekte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	2	2,67	3,00	2,18	3,06
NICE						
CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	1,60	1,43	1,43	0,80
direkte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	1,21	1,02	1,07	0,58
indirekte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	2	0,39	0,41	0,35	0,22
FraGround						
CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	0,20	0,07	0,08	0,06
direkte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	0,03	0,03	0,03	0,01
indirekte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	2	0,17	0,04	0,05	0,04
GCS						
CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	0,36	0,16	0,14	0,13
direkte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	1	0,15	0,15	0,13	0,12
indirekte CO ₂ -Emissionen	1.000 t CO ₂	2	0,21	0,00	0,01	0,01

¹ Direkte Emissionen nach Scope 1 GHG Protocol-Standards: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propangas.

² Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol-Standards: Bezug von Strom, Fernwärme, Fernkälte.

³ CO₂-Äquivalent Kältemittelverbrauch Fraport AG (Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen nach Untersuchungen aus dem Jahr 2005 verschwindend gering).

GRI 305: Emissionen						
GRI 305-3	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Treibhausgas-Emissionen Scope 3 nach GHG						
Fraport-Muttergesellschaft						
Flugverkehr	1.000 t CO ₂	1	937,8	1009,7	1007,5	420,1
Beschäftigtenverkehr Fraport-Muttergesellschaft und Dritter am Flughafen	1.000 t CO ₂	2	112,0	106,6	127,8	93,9
Passagier/innenverkehr (Originärpassagiere)	1.000 t CO ₂	3, 7	185,0	198,9	273,9	96,9
Dienstreisen der Beschäftigten	1.000 t CO ₂	4	0,90	0,80	0,75	0,00
Fraport-Muttergesellschaft						
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge)	1.000 t CO ₂	5	189,7	183,5	164,7	133,9
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen	t CO ₂ -Äquivalent	6	<2	<2	<2	<2

¹ Flugverkehr bis 914 m (LTO-Zyklus) aller Flugzeuge am Flughafen Frankfurt; Nutzung der APU.

² An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte.

³ An- und Abreise der Passagiere/innen, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr.

⁴ Beinhaltet Pkw, Bahn und Flug.

⁵ Strom, Wärme, Kälte, Kraftstoffe.

⁶ Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

⁷ 2019 Anstieg bei Flugbewegungen und Passagieren.

GRI 305: Emissionen						
GRI 305-4	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Klimagasintensität nach GHG						
Fraport-Muttergesellschaft						
Klimagasintensität der Verkehrsleistung	kg CO ₂ pro VE	3	2,20	2,07	1,86	3,41
direkte CO ₂ -Emissionen	kg CO ₂ pro VE	1, 3	0,42	0,41	0,41	0,58
indirekte CO ₂ -Emissionen	kg CO ₂ pro VE	2, 3	1,78	1,66	1,46	2,84

¹ Direkte Emissionen nach Scope 1 GHG Protocol-Standards: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propangas.

² Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol-Standards: Bezug von Strom, Fernwärme, Fernkälte.

³ VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

GRI 305: Emissionen						
GRI 305-7 Luftschadstoffemissionen	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Luftverkehr am Flughafen Frankfurt						
NOx	t	2	2.517	2.711		
NOx	t	2, 5	2.537	2.733	2.694	1.197
HC	t	2	389	417		
HC	t	2, 5	393	421	415	177
PM10	t	2	23	25		
PM10	t	2, 5	24	26	25	10
SO ₂	t	2	164	177		
SO ₂	t	2, 5	166	180	177	73
NOx	g pro VE	2, 3, 6	29,38	29,97	29,49	31,61
HC	g pro VE	2, 3, 6	4,55	4,61	4,54	4,67
PM10	g pro VE	2, 3, 6	0,28	0,29	0,27	0,26
SO ₂	g pro VE	2, 3, 6	1,92	1,97	1,94	1,93
Fraport-Muttergesellschaft						
NOx	t	4	-	-	-	-
Benzol	t	4	-	-	-	-
PM10 (Staub <10 µm)	t	4	-	-	-	-

¹ Verursacher 110 bis 114 verschiedene Airlines je nach Flugplan (Winter, Sommer), für die Fraport AG nur indirekt beeinflussbar.

² Luftverkehr: Emissionen in Tonnen pro Kalenderjahr bis 300 Meter Höhe (Rollen, Start, Steigflug, Sinkflug inklusive Ausrollen, Triebwerkszündungen, APU), bis 300 m Höhe sind die Emissionen noch lokal wirksam.

³ VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

⁴ Die Fraport-Muttergesellschaft emittiert pro Jahr circa 264 t NOx, 0,4 t Benzol sowie 9,3 t PM10. Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Eine jährliche Aktualisierung ist noch nicht möglich, da die Datenermittlung sehr aufwendig ist. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung.

⁵ Die Movement-Logs wurden mit aktuellen Flugzeuginformationen neu erstellt, sodass für wesentlich mehr Flugzeuge individuelle Triebwerksinformationen vorlagen. Das Berechnungsverfahren für die APU-Emissionen wurde grundlegend überarbeitet und berücksichtigt nun jedes Flugzeug individuell, statt wie bisher einen pauschalen Ansatz zu machen.

⁶ Betrachtung pro VE nur noch bezogen auf die Neuberechnung (alte Betrachtung siehe verkürzte Umwelterklärung 2019).

GRI 306: Abwasser und Abfälle						
GRI 306-1 Abwassereinleitung	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flughafen Frankfurt						
Schmutzwasser	Mio. m ³	1, 2	1,966	2,156	2,142	1,496
Schmutzwasser	Liter pro VE	3	22,8	23,6	23,4	39,5

¹ Schmutzwasser der Fraport-Muttergesellschaft und über 500 weiteren Unternehmen am Flughafen Frankfurt. Die Schmutzwasserentsorgung vom Flughafen Frankfurt erfolgt durch die Fraport-Muttergesellschaft, eine Aufteilung auf einzelne Unternehmen ist nicht möglich.

² Schmutzwasser wird in der vollbiologischen Kläranlage der Fraport-Muttergesellschaft sowie den vollbiologischen Kläranlagen in Frankfurt-Niederrad und Frankfurt-Sindlingen behandelt. Durch die Separierung des mit Enteisungsmitteln versehenen Niederschlagswassers besteht seit 2013 eine erhöhte Abhängigkeit der Schmutzwassermenge von der Ausprägung der jeweiligen Winter.

³ VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

GRI 306: Abwasser und Abfälle						
GRI 306-2	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Abfallaufkommen nach Entsorgungsmethode						
Fraport-Muttergesellschaft						
Abfallaufkommen	1.000 t	1, 2	20,36	20,94	20,31	9,45
Abfallaufkommen	kg pro VE	3	0,24	0,23	0,22	0,25
gefährliche Abfälle	1.000 t	1, 2	2,19	1,77	1,80	1,34
nicht gefährliche Abfälle	1.000 t	1, 2	18,17	19,17	18,51	8,13
Verwertung gesamt	1.000 t	1, 2	18,39	18,94	18,04	7,99
Beseitigung gesamt	1.000 t	1, 2	1,97	2,00	2,28	1,47
Verwertungs-Quote gesamt	%	1, 2	90,3	90,5	88,8	84,5
Abfälle von internationalen Flügen	1.000 t		4,62	4,65	4,81	2,09
FCS						
Abfallaufkommen	1.000 t	1	1,668	1,667	1,525	1,603
gefährliche Abfälle	t	1	0	0	0	0
nicht gefährliche Abfälle	1.000 t	1	1,67	1,67	1,53	1,60
Verwertung gesamt	1.000 t	1	1,61	1,61	1,53	1,60
Beseitigung gesamt	t	1	58,0	58,0	0,0	0,0
Verwertungs-Quote gesamt	%	1	96,5	96,5	100,0	100,0
NICE						
Abfallaufkommen	1.000 t	1, 5	0,13	0,10	0,11	0,08
gefährliche Abfälle	1.000 t	1	0	0	0	0
nicht gefährliche Abfälle	1.000 t	1, 5	0,13	0,10	0,11	0,08
Verwertung gesamt	1.000 t	1, 4	0,13	0,10	0,11	0,08
Beseitigung gesamt	1.000 t	1	0	0	0	0
Verwertungs-Quote gesamt	%	1	100	100	100	100
FraGround						
Abfallaufkommen	1.000 t	7	4,84			
gefährliche Abfälle	1.000 t	7	0			
nicht gefährliche Abfälle	1.000 t	7	4,84			
Verwertung gesamt	1.000 t	7	4,84			
Beseitigung gesamt	1.000 t	7	0			
Verwertungs-Quote gesamt	%	7	100			
GCS						
Abfallaufkommen	1.000 t	6				0,0004
gefährliche Abfälle	1.000 t	6				0
nicht gefährliche Abfälle	1.000 t	6				0,0004
Verwertung gesamt	1.000 t	6				0,0004
Beseitigung gesamt	1.000 t	6				
Verwertungs-Quote gesamt	%	6				100

¹ Ohne Boden und Bauschutt.

² Inklusive Übernahme von Dritten (zum Beispiel Abfall aus den Flugzeugen ohne Cateringabfälle), ohne Boden und Bauschutt.

³ VE = Verkehrseinheit; 1 VE entspricht einem Passagier/einer Passagierin oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

⁴ Flugzeugenteisungsmittel.

⁵ Gesamtmenge ist eine Mischung aus Wasser, Typ I und Typ IV Fluid.

⁶ Seit 2020 entstehen Abfälle, die nicht über Fraport entsorgt und bilanziert werden.

⁷ Abfälle werden ab 2018 über Fraport entsorgt und dort bilanziert.

GRI 306: Abwasser und Abfälle						
GRI 306-3 Wesentliche Freisetzen	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Fraport-Muttergesellschaft						
Freisetzen wassergefährdender Stoffe						
Anzahl der Freisetzen	Anzahl		762	532	430	225
Volumen der Freisetzen	m ³		10,37	9,00	5,04	3,38
Häufigkeit der Freisetzen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen		1,60	1,04	0,84	1,06
Auswirkungen		2	keine	keine	keine	keine

¹ Freisetzen vorwiegend durch Dritte.

² Keine Umweltgefährdung, da Freisetzen im Regelfall auf befestigten Flächen mit nachgeschalteten umfangreichen Sicherheitseinrichtungen erfolgen. Freisetzen auf unbefestigten Flächen sind sehr seltene Ausnahmen – die Freisetzen werden unverzüglich saniert.

GRI 306: Abwasser und Abfälle						
Grundwassersanierung	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flughafen Frankfurt						
Nitratgehalt an der Referenzmessstelle	mg/l	1	28	27	24	22
Förderbrunnen FB 5						

¹ Jahresmittelwert

AOS – Luftqualität						
	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
am Flughafen Frankfurt						
		1, 2				
NO ₂	µg/m ³	3	42	43	40	31
SO ₂	µg/m ³	4	2	2	1	1
PM10 (Staub < 10 µm)	µg/m ³	5	17	18	16	15
Benzol	µg/m ³	6	0,5	0,6	0,7	0,6

¹ Jahresmittel der Messwerte an der Station SOMM11. Diese Werte stellen das Gesamtergebnis aller Emissionen unterschiedlicher Quellgruppen dar, das heißt, neben den Immissionsbeiträgen des Flughafens auch die von Dritten (Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Hausbrand, großräumige Hintergrundbelastung). Der Anteil des Flughafens ist ortsabhängig und liegt hier nach Modellrechnungen je nach Komponente zwischen circa 10 % und 30 %.

² Grenzwerte Jahresmittel (auf dem Flughafen nicht anwendbar, da keine ganzjährige Exposition des Menschen gegeben).

³ NO₂-Beurteilungswert nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³.

⁴ SO₂-Beurteilungswert nach TA Luft 2002 (sonst kein Jahresmittel definiert): 50 µg/m³.

⁵ Feinstaub-Beurteilungswert, PM10 nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³.

⁶ Benzol-Beurteilungswert nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 5 mg/m³.

AO6 – Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel						
	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Fraport-Muttergesellschaft						
Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat (flüssig – circa 50 % Wirkstoff) auf den Flugbetriebsflächen	m ³	1	2.394	1.324	1.500	867
Flächenenteisungsmittel Natriumformiat (Granulat – circa 100 % Wirkstoff)	m ³	1	457	250	182	12
Streusalz (NaCl)	m ³	1, 2	988	1.291	464	283
NICE						
Anzahl enteister Flugzeuge	Anzahl	1	6.480	5.517	6.348	2.487
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol (NICE)	m ³ Wirkstoff		1.835	1.318	1.473	679
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug		0,283	0,239	0,232	0,273

¹ Jahreswerte sind witterungsabhängig, der Winter im Jahr 2013/14 war sehr mild.

² Werte beziehen sich erstmals ab 2019 auf das Kalenderjahr 2019 und nicht auf die Wintersaison 2018/2019.

Intermodalität						
	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterverkehr						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	Anteil der Beschäftigten in Prozent	1	31,2	30,3	28,6	18,0
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft	Anteil der Beschäftigten in Prozent	1	13,6	12,8	13,2	5,0
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt (FRA)						
An-/Abreise der Originär-Passagiere mit öffentlichem Verkehr	Anteil des Passagieraufkommens in Prozent	1	34,1	34,5	33,5	30,0
darin An-/Abreise mit ICE (InterCityExpress)	Anteil des Passagieraufkommens in Prozent	1	11,6	12,1	11,0	10,5

¹ Die Werte basieren auf einer Umfrage.

AO7 – Fluglärm

AO7 Anzahl und Veränderung der Bevölkerung* in von Fluglärm betroffenen Gebiete	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flughafen Frankfurt						
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 60 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm)	Anzahl	1, 2	2.929			
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr	Prozent		5			
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 60 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm)**	Anzahl	1, 2	1.601	1.989	2.379	606
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr	Prozent		-42	24	20	-75
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 55 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm)	Anzahl	1, 3, 4	96.774			
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr	Prozent		-2			
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 55 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm)**	Anzahl	1, 3, 4	73.377	82.374	81.435	27.857
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr	Prozent		-26	12	-1	-66
Anzahl Wohnbevölkerung in der Kontur Umhüllende NAT, Nacht = 6 x 68 dB(A) und Leq, Nacht = 50 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm)	Anzahl	1, 5	78.819			
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr	Prozent		15			
Anzahl Wohnbevölkerung in der Kontur Umhüllende NAT, Nacht = 6 x 68 dB(A) und Leq, Nacht = 50 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm)**	Anzahl	1, 5	73.901	75.036	64.860	15.380
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr	Prozent		8	2	-14	-76

* Bevölkerungsdatenbasis DDS (Digital Data Services). Erhebungsstand dieser Daten für alle Auswertungen 2010. Die Aktualisierung der Bevölkerungsdatenbasis auf den Stand 2010 führt bei den Jahren bis 2014 gegenüber früheren Veröffentlichungen zu geringfügig veränderten Einwohner-Anzahlen in den jeweiligen Konturen.

** Die Werte wurden ermittelt unter dem Ansatz der unter 1 beschriebenen Minderungsansätze bei der Fluglärm-Berechnung.

¹ Die Fluglärmkonturen wurden errechnet auf Basis der in Deutschland eingeführten Regelwerke „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ und „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD, 2008)“. In allen Szenarien wurde die Betriebsrichtungsverteilung gemäß der langjährigen mittleren Betriebsrichtungsverteilung der zehn Jahre 2000 bis 2009 standardisiert. Der für die prognostische Schutzzonenberechnung nach Fluglärm-Schutzgesetz entwickelte und in AzB und AzD beschriebene Sigma-Zuschlag wurde nicht angewandt. Ab dem Jahr 2017 wird bei der Fluglärm-Berechnung berücksichtigt, dass neue Flugzeugmuster – insbesondere beim Start – deutlich geringere Schallemissionen aufweisen als kapazitiv vergleichbare, ältere Muster. Erstes derart neues Flugzeugmuster war der Airbus A380, es folgten Boeing B787, A320neo, A350 und weitere. Diese neuen, leiseren Flugzeugmuster werden ab 2017 im Datenerfassungssystem aus den jeweiligen AzB-Flugzeuggruppen herausgelöst und gemäß ihrem Verkehrsaufkommen gegenüber den „klassischen“ AzB-Flugzeuggruppen mit modifizierten Ansätzen für die Schallemission bei Start und Landung versehen. Diese Änderungen entsprechen denen, die im Rahmen der Abstimmungen zur „Lärmobergrenze“ unter den beteiligten Akteuren für die jeweiligen Flugzeugmuster abgestimmt worden waren. Die neuen Flugzeugmuster kommen, beginnend mit der A380 im Jahr 2010, in immer stärkerem Maß in Frankfurt zum Einsatz. Dies bedeutet, dass die zwischen 2010 und 2016 berechneten Fluglärmkonturen und die dazu jeweils ermittelten Anwohnerzahlen in zunehmendem Maß überschätzend waren.

² Das Kriterium Leq, Tag = 60 dB(A) orientiert sich an der Definition der Tagschutzzone 1 nach Fluglärm-Schutzgesetz.

³ Das Kriterium Leq, Tag = 55 dB(A) orientiert sich an der Definition der Tagschutzzone 2 nach Fluglärm-Schutzgesetz.

⁴ Bei den Angaben zu Leq, Tag = 55 dB(A) handelt es sich um die Gesamtzahl innerhalb dieser Kontur, die unter Leq, Tag = 60 dB(A) genannte Anzahl stellt also eine Teilmenge daraus dar.

⁵ Das Kriterium Umhüllende aus NAT, Nacht = 6 x 68 dB(A) und Leq, Nacht = 50 dB(A) orientiert sich an der Definition der Nachtschutzzone nach Fluglärm-Schutzgesetz.

AO7 – Fluglärm						
	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Umgebung des Flughafens Frankfurt						
Anflug		1				
Messstelle 01 Offenbach Lauterborn Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	58	56		
Messstelle 01 Offenbach Lauterborn Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	56,0	53,9	55,7	55,2
Messstelle 01 Offenbach Lauterborn Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	52	51		
Messstelle 01 Offenbach Lauterborn Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	51,2	49,1	50,3	49,3
Messstelle 06 Raunheim Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	59	62		
Messstelle 06 Raunheim Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	58,8	61,6	60,3	56,8
Messstelle 06 Raunheim Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	53	54		
Messstelle 06 Raunheim Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	52,7	54,2	53,6	49,1
Messstelle 14 Hochheim Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	54	57		
Messstelle 14 Hochheim Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	53,9	56,9	55,4	49,1
Messstelle 14 Hochheim Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	46	50		
Messstelle 14 Hochheim Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	45,6	49,5	48,1	38,9
Messstelle 44 F-Lerchesberg Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	58	58		
Messstelle 44 F-Lerchesberg Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	57,5	56,6	57,3	53,9
Messstelle 44 F-Lerchesberg Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	50	51		
Messstelle 44 F-Lerchesberg Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	48,8	49,6	48,8	46,8
Abflug		1				
Messstelle 12 Bad Weilbach Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	56	53		
Messstelle 12 Bad Weilbach Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	55,1	52,2	54,1	51,7
Messstelle 12 Bad Weilbach Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	48	47		
Messstelle 12 Bad Weilbach Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	47,1	46,1	46,6	39,7
Messstelle 32 Nauheim Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	56	54		
Messstelle 32 Nauheim Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	54,9	52,7	53,9	52,2
Messstelle 32 Nauheim Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	46	43		
Messstelle 32 Nauheim Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	45,5	42,7	43,9	41,6
Messstelle 41 F-Süd Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	56	58		
Messstelle 41 F-Süd Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	54,4	56,1	55,3	53,5
Messstelle 41 F-Süd Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	52	52		
Messstelle 41 F-Süd Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	50,6	51,5	50,0	48,9
Messstelle 51 Worfelden Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	57	58		
Messstelle 51 Worfelden Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	56,3	56,6	56,0	51,8
Messstelle 51 Worfelden Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	53	52		
Messstelle 51 Worfelden Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	52,2	52,0	52,4	48,1
Messstelle 71 Forsthaus Tag	Leq(3) in dB(A)	2, 3	58	56		
Messstelle 71 Forsthaus Tag*	Leq(3) in dB(A)	2, 3	57,0	55,6	56,5	52,9
Messstelle 71 Forsthaus Nacht	Leq(3) in dB(A)	2, 4	52	50		
Messstelle 71 Forsthaus Nacht*	Leq(3) in dB(A)	2, 4	51,7	49,9	50,7	46,7

AO7 – Fluglärm

	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Häufigkeit der Überschreitungen des Maximalpegels von 68 dB(A) pro Nacht		1, 4				
Messstelle 01 Offenbach Lauterborn	Anzahl der Überschreitungen	5	17,4	11,2	13,8	6,1
Messstelle 06 Raunheim	Anzahl der Überschreitungen	5	8,3	15,4	10,5	2,0
Messstelle 14 Hochheim	Anzahl der Überschreitungen	5	4,6	12,0	7,8	0,6
Messstelle 44 F-Lerchesberg	Anzahl der Überschreitungen	5	7,4	10,0	7,5	3,8
Messstelle 12 Bad Weilbach	Anzahl der Überschreitungen	5	8,3	15,4	10,5	0,2
Messstelle 32 Nauheim	Anzahl der Überschreitungen	5	2,4	1,3	1,8	0,3
Messstelle 41 F-Süd	Anzahl der Überschreitungen	5	14,6	16,9	11,2	5,1
Messstelle 51 Worfelden	Anzahl der Überschreitungen	5	5,2	4,2	5,7	3,6
Messstelle 71 Forsthaus	Anzahl der Überschreitungen	5	16,6	13,5	14,6	3,4
Westbetriebsanteil Tag	Anteil in %	3, 6, 7	78,7	49,7	68,8	72,9
Westbetriebsanteil Nacht	Anteil in %	4, 6, 7	76,2	50,0	66,3	72,0

* neu nach DIN 45643:2011

¹ Ausgewählte charakteristische Lärm-Messstellen aus einem Messstellennetz mit 28 festen Stationen.

² Energieäquivalenter Dauerschallpegel [Leq(3) in dB(A)] nach dem Fluglärmgesetz 2007 und nach DIN 45643. Leq(3) berechnet während der sechs verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober, aufgeteilt nach Tag und Nacht. Veränderungen an den Messstellen der An- und Abflugrouten des Parallelbahnsystems beruhen hauptsächlich auf Schwankungen der Betriebsrichtungsverteilung (Ost/West) von Jahr zu Jahr, bedingt durch unterschiedliche Wetterlagen beziehungsweise Windrichtungen. Detaillierte Informationen unter www.fraport.de

³ Tag von 6 bis 22 Uhr.

⁴ Nacht von 22 bis 6 Uhr.

⁵ Für die sechs verkehrsreichsten Monate (Jahre 2015, 2016, 2017, 2018: Monate Mai bis Oktober).

⁶ Vom Parallelbahnsystem Abflug Richtung Westen, Anflug aus dem Osten.

⁷ Ostbetriebsanteil: Differenz vom Westbetriebsanteil in Prozent zu 100 %.

Kundengesundheit und -sicherheit

AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen	Einheit	Anmerkung	2017	2018	2019	2020
Flughafen Frankfurt (Wildtierschlagrate)	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen		5,59	5,34	4,46	6,93

Einhaltung von Rechtsvorschriften

Es liegen keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht monetären Strafen bewehrt worden wären, und es sind auch keine diesbezüglichen Verfahren anhängig.

Status Umweltprogramm 2020 bis 2023

Das Umweltprogramm 2020 beschreibt die wichtigsten Ziele und Maßnahmen der Fraport-Muttergesellschaft sowie der NICE, FCS, FraGround und GCS für den Flughafen Frankfurt bis 2023 und darüber hinaus in den Themen Schallschutz, Klimaschutz, Intermodalität, Luftqualität sowie Natur- und Ressourcenschutz.

Die Maßnahmen der Fraport AG sind nicht speziell gekennzeichnet.

Die Maßnahmen der Fraport Cargo Services GmbH sind mit FCS, die der NICE Aircraft Services & Support GmbH sind mit NICE, die Maßnahmen der FraGround Fraport Ground Services GmbH sind mit FraGround und die Maßnahmen der GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG sind mit GCS gekennzeichnet.

Das Umweltprogramm der Fraport-Muttergesellschaft ist in verkürzter Form im Nachhaltigkeitsprogramm abgebildet.

Legende zum Status:

-  Maßnahme erfüllt zu > 90 Prozent bis 100 Prozent oder als kontinuierlicher Prozess angelegt
-  Maßnahme gilt weiter im Umweltprogramm 2020 und/oder ist zum Teil erfüllt
-  Maßnahme konnte nicht umgesetzt werden

Schallschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status Juni 2021
Wir wollen die vom Fluglärm betroffene Fläche am Tag unterhalb der Vorgabe der Lärmobergrenze halten (LOG-Lärmfläche: Durch einen Leq 55 dB(A) Tag belastete Fläche ≤ 22.193 ha).*	Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wie: – Förderung des Flottenaustauschs zu lärmärmeren Flugzeugen über Entgeltordnung – Anhebung Anflugleitwinkel an der Landebahn Nordwest auf 3,2 Grad – GBAS**-basierte lärmindernde Anflugverfahren, insbesondere Anhebung Anflugleitwinkel an der Süd- und Centerbahn auf 3,2 Grad – Incentivierung von GBAS** als Bestandteil des Entgeltrantrags.	unbefristet	 – Erhöhung der lärmbezogenen Entgelte (Lärmmentgeltzuschläge für Nachtrandstunden und Kernnacht) – Einführung des Präzisionsflugverfahrens RNP1 in Verbindung mit einem genau festgelegten Kurvenradius (RF-Leg) auf ausgewählten Routen für eine höhere Spurtreue im Abflug – Untersuchung von verschiedenen Startverfahren mit dem Ziel, das lärmgünstigste Verfahren für alle Abflugstrecken am Flughafen Frankfurt zu empfehlen. Betroffene Fläche: 11.173 ha (2020).
	Fortführung des Dialogs mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen.	unbefristet	 Wird fortgesetzt.

* Die hessische Landesregierung hat sich im November 2017 gemeinsam mit Fraport, den Airlines, der Deutschen Flugsicherung und dem Forum Flughafen und Region auf eine freiwillige Lärmobergrenze am Flughafen Frankfurt verständigt. Das entsprechende flächenbezogene Ziel ersetzt das bisherige bevölkerungsbezogene Ziel (siehe Umwelterklärung 2017, S. 56).

** Ground Based Augmentation System.

Klimaschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status Juni 2021
<p>Reduktion der absoluten CO₂-Emissionen um 65 Prozent auf 80.000 Tonnen bis zum Jahr 2030 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG Protocol, Basis 1990).</p> <p>Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen um 84 Prozent, auf 0,9 kg/Verkehrseinheit bis zum Jahr 2030 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG Protocol, Basis 1990).</p>	<p>Energetische Optimierung von Bestandsgebäuden der Fraport-Muttergesellschaft – in den Terminals – in Büro- und Servicegebäuden.</p>	2030	<p>Durchgeführte Maßnahmen in den Terminals: Sanierung von Lüftungszentralen, Optimierung der Luftmengen, Abschaltung von Pumpen und Beleuchtungssteuerung. Realisiertes Potenzial Stand Ende 2020: 30.200 t CO₂/Jahr.</p> <p>Durchgeführte Maßnahmen in Service- und Verwaltungsgebäuden sowie in den Parkhäusern: hydraulische und regelungstechnische Optimierungen von Kälteregelkreisen, Optimierung von Klimaanlage, Regelung Klimaanlage anhand von Wettervorhersagen, Umrüstung auf LED. Realisiertes Potenzial Stand Ende 2020: 4.300 t CO₂/Jahr.</p>
	<p>Umrüstung Vorfelder und Straßen auf LED-Beleuchtung.</p>	2023	<p>Umrüstung der Betriebs- und Vorfeldflächen auf LED. Realisiertes Potenzial 2020: 1.200 t CO₂.</p>
	<p>Planung und baubegleitende Umsetzung eines energieoptimierten neuen Terminals (T3).</p>	baubegleitend	<p>In Durchführung.</p> <p>Die geplanten technischen Anlagen wurden durch aufwendige Gebäudesimulationen optimiert und werden durch eine hochwärmedämmte Gebäudehülle, bedarfsangepassten Sonnenschutz, optimierte Tageslichtnutzung, freie Kühlung, eine hocheffiziente Wärmerückgewinnung, effiziente Energieverteilung, flächendeckenden Einsatz von LED, Nutzung der eigenen Gebäudeabwärme und vieles mehr für einen nachhaltigen Betrieb des neuen Terminalgebäudes sorgen.</p>
	<p>Umsetzung energetischer Maßnahmen in der Gepäckförderanlage.</p>	2023	<p>Umgesetzte Maßnahmen: Reduzierung der Antriebsleistung in Frühgepäckspeichern, Verteilern, Zubringern, Modifikation der Steuerungen zur verbesserten Abschaltung der GFA in Schwachlastzeiten und Verringerung der Gleitreibung durch Austausch von Gurten an Überhöhen. Realisiertes Potenzial Ende 2020: 2.000 t CO₂.</p>
	<p>Umstellung der Flotte auf alternative Antriebe (Schwerpunkt Bodenverkehrsdienste).</p>	2030	<p>Bei den Bodenverkehrsdiensten sind per Ende 2020 insgesamt 32 neue Elektro-Fahrzeuge in Betrieb genommen worden. Zu diesen Fahrzeugen gehören v.a. Elektro-Abfertigungsgeräte. Realisiertes Potenzial der Elektro-Flotte per Ende 2020: 1.100 t CO₂.</p> <p>Die Gesamtanzahl der E-Fahrzeuge in der Fraport-Flotte per 31.12.2020: 553.</p> <p>Ein Förderprojekt für zwei Elektrobusse wurde 2018 gestartet. Die Busse wurden im März 2020 in Betrieb genommen.</p>
<p>Reduktion Energieverbrauch. (NICE)</p>	<p>Einführung eines Elektro-Hybrid-Testfahrzeugs in den Fuhrpark.</p>	2022	<p>Dienstwagen: Derzeit werden Standorte und Machbarkeit für die Einführung der Ladeinfrastruktur geklärt.</p> <p>Enteisungsfahrzeuge: Ein erstes Hybrid-Enteisungsfahrzeug wurde durch den Hersteller vor Ort demonstriert.</p>
	<p>Optimierung des Energiebedarfs an den Enteisungsmittel-Tankanlagen bei der Beleuchtung um 5 % durch den Wechsel auf stromsparende Leuchtmittel.</p>	2022	<p>Eine Bestandsaufnahme ist erfolgt und die sukzessive Umsetzung findet statt.</p>
	<p>Reduzierung des Energieverbrauchs (Strom/Fernwärme) für die Vorhaltung von Warmwasser an den Tankanlagen um 5 %.</p>	2022	<p>Füllstände und Heizzyklen wurden angepasst. Eine Analyse der Daten aus der Wintersaison 20/21 erfolgt.</p>
<p>Optimierung der Abfallprozesse, Erwirtschaftung höherer Erträge durch optimierte Trennung.</p>	<p>Bildung einer Projektgruppe mit dem Auftrag die Prozesse zu analysieren, zu optimieren und den Markt nach Partnern zu sondieren.</p>	2021	<p>Juni 2021: Gespräche mit Abfallentsorgern zur Sondierung von Angeboten zur Errichtung eines „Wertstoffhofes“</p>

Klimaschutz (Fortsetzung)

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status Juni 2021
Vermeidung von Fahrten im Containertransport. (FCS)	Errichtung eines zentralen Containerlagers.	2020	Inbetriebnahme Containerlager Februar 2020.
Senkung des direkten CO ₂ -Ausstoßes von 131.948 kg CO ₂ um weitere 10 %. (GCS)	Schulungen zur ressourcenschonenden Fahrweise.	2025	In 2020 fanden noch keine Schulungen statt.
	Weitere Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit geringerer CO ₂ -Emission.	2025	Weiterhin wird der Markt an E-Autos beobachtet sowie die Verbreitung an Ladestationen. In Zusammenarbeit mit der Einkaufsabteilung wird nach Alternativen gesucht und verglichen. Als Planung möchten wir bis 2025 circa zwei Fahrzeuge, CO ₂ -neutral auf dem Flughafengelände als Poolfahrzeuge einsetzen bzw. testen.
	Ermittlung von Fahrzeugen, die mit alternativen Antrieben beschafft werden können.	2025	

* VE: ein Passagier/eine Passagierin beziehungsweise 100 kg Fracht.

Verkehr

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status Juni 2021
Verbesserung der intermodalen Dienstleistungen und Services für Passagiere.	Einrichtung von Infotafeln mit Fahrgastinformationen zu Verbindungen des öffentlichen Personenverkehrs in Terminal 1 und 2	2023	Infotafeln gibt es im Terminal 1 bereits. Derzeit wird an der Errichtung weiterer Tafeln gearbeitet.
	Optimierte Anbindung von Terminal 3 an den Nordbereich des Flughafens sowie den Fernbahnhof über ein automatisches, elektrisches, schienenbasiertes Personentransportsystem sowie über Shuttlebusse für Passagiere und Beschäftigte.	2024 beziehungsweise bis zur Inbetriebnahme Terminal 3	Das Personentransportsystem befindet sich in der Bauphase.
Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Bereich des Flughafens.	Neubau und Modernisierung von Fahrradabstellanlagen in Gebäudenähe bei neuen oder grundsanierten Gebäuden als Alternative zur Einrichtung von flächenintensiveren Pkw-Parkflächen.	2023 beziehungsweise fortlaufend	Neue Radabstellanlagen: Mitte 2020 am Gebäude 162 Ende 2020 am Gebäude 123.
	Erstellung eines zentralen Stellplatzkatasters für Fahrradabstellanlagen am Flughafen, um der Nachweispflicht gegenüber der Stadt Frankfurt zu genügen und um die Standorte der Stellplätze zu optimieren und so die Attraktivität für Fahrradpendler zu steigern.	2020	Ein Stellplatzkataster ist in Arbeit.

Luftqualität

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status Juni 2021
Erfassung der Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs (siehe Nachhaltigkeitsprogramm).	<ul style="list-style-type: none"> - Qualitätssicherung der Bestands- und Betriebsdaten (Umlegung von SAP-Daten auf Kalenderjahre, Plausibilitätsprüfungen) - Optimierung der Methodik zur Nutzung von Betriebsdaten für das Emissionsmodell (Beauftragung externer Unterstützung, erste Abstimmungen zum Vorgehen) - Fachliche Begleitung der Modellweiterentwicklung LASPORT (Emissions- und Ausbreitungsmodell zur Ermittlung Flughafenbedingter Emissionen), Test und Inbetriebnahme der LASPORT-Version 2.3.10 - Kooperation mit dem HNLUG und dem UNH zur Erforschung der sogenannten Ultrafeinen Partikel (UFP). 	Fortlaufend*	Der Aufbau eines umfassenden Emissionsinventars stellt einen kontinuierlichen Prozess dar.
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens.	Weitere Erhöhung des Anteils elektrisch angetriebener Bodenabfertigungsgeräte (siehe unter Klimaschutz: Einsatz alternativer Antriebstechnologien).	2030	Siehe Klimaschutz.

* Da dies ein kontinuierlicher Prozess ist, wird kein absoluter Termin mehr festgelegt.

Natur- und Ressourcenschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status Juni 2021
Papierverbrauch pro Mitarbeiter auf 1,51 kg im Jahr begrenzen. (FraGround)	Einführung Informations-App für die Beschäftigten.	2020	Die Informations-App „FRA OPS“ für die Beschäftigten wurde in 2020 eingeführt. Der Papierverbrauch 2019 von 1,46 kg pro Beschäftigtem konnte in 2020 mit 1,41 kg pro Beschäftigtem um 4 % unterschritten werden. Bis Juni 2021 waren durch die Corona-Pandemie die Passagierzahlen niedrig. Die Kurzarbeit wurde fortgeführt, keine Einstellungen. Seit Mitte Juli 2021 wird wieder rekrutiert. Wie es sich auf den Papierverbrauch auswirkt, kann noch nicht eingeschätzt werden. Ziel sollte es sein, den erreichten Wert von 2020 möglichst zu halten.
Vermeidung von Kunststoffmüll, verbessertes Recycling. (GCS)	Erfassung und Betrachtung: Rückführung von Kunststoffflaschen, Recycling durch die Hersteller beziehungsweise Wiederauffüllung. Aufbau eines Systems zur direkten Rückführung. Bewertung, Abstimmung und Test mit dem operativen Bereich zur Einführung dieses Systems.	2021	Im August 2021 wurde im Terminal 1 damit begonnen, die Kunststoffflaschen der Reinigungsmittel wieder einzusammeln (Rücknahmesäcke wurden ausgegeben).

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Das Institut für Umwelttechnik Dr. Kühnemann und Partner GmbH

mit der Registrierungsnummer DE-V-0133,

vertreten durch Herrn Dr. Burckhard Kühnemann mit der Registrierungsnummer. DE-V-0103

und Herrn Ulrich Schmidt mit der Registrierungsnummer DE-V-0366,

akkreditiert oder zugelassen für den Bereich NACE 52.23,

bestätigt, begutachtet zu haben, ob der Standort bzw. die gesamte Organisation,

wie in der Umwelterklärung der Organisation Fraport AG

mit der Registrierungsnummer DE-125-00032

angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS), geändert durch Änderungsverordnung (EU) 2018/2026 vom 19. Dezember 2018, erfüllt.

Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung bestätigt, dass keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften vorliegen,
- die Daten und Angaben der aktualisierten Umwelterklärung der Organisation ein verlässliches, glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten des Standorts innerhalb des in der Umwelterklärung angegebenen Bereichs geben.

Diese Erklärung kann nicht mit einer EMAS-Registrierung gleichgesetzt werden. Die EMAS-Registrierung kann nur durch eine zuständige Stelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 erfolgen. Diese Erklärung darf nicht als eigenständige Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Frankfurt, den 1. September 2021



**Dr. Kühnemann Institut
und Partner für
Umwelt**

Geschäftsadresse: Prinzenstraße 10a, 30159 Hannover

Zulassungsnummer: DE-V-0133

Termine

Im Juli 2022 wird die nächste Umwelterklärung von einem Umweltgutachter validiert und danach veröffentlicht.

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Zentralbereich „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ (UEW)
60547 Frankfurt am Main
Telefon +49 180 6 3724636*
oder: 0800 2345679 des Fraport-Infofons**
Konzept, Text und Redaktion: Hans-Joachim Mayer (UEW-UM)
Gestaltung: Layout Service Darmstadt
Luftbilder und Bearbeitung: Fraport AG, Geoinformation

Kontakt

Umweltmanagement@fraport.de

Thomas Schäfer
Leiter Umweltmanagement Fraport AG
Telefon: +49 69 690-71890
E-Mail: t.schaefer@fraport.de

Hans-Joachim Mayer
Umweltmanagement-Beauftragter Fraport AG
Telefon: +49 69 690-78782
E-Mail: hj.mayer@fraport.de

Klaus Döring
Umweltmanagement-Beauftragter FCS Frankfurt Cargo Services GmbH
CargoCity Süd, Gebäude 532
60549 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 690-29451
E-Mail: kdoering@fcs.wfs.aero

Martina Vieregge
Umweltmanagement-Beauftragte NICE Aircraft Services & Support GmbH
CargoCity Süd, Gebäude 640
60549 Frankfurt am Main
Telefon: +49 151 15025540
E-Mail: Martina.Vieregge@nice-services.aero

Heinrich Gust
Umweltmanagement-Beauftragter FraGround Fraport Ground Services GmbH
Cargo City Nord, Gebäude 458
60549 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 690-23645
Telefax: +49 69 690-59654
E-Mail: Heinrich.Gust@Fraground.de

Olaf Primke
Leiter Qualitäts- und Umweltmanagement GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG
60547 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 690-30505
E-Mail: o.primke@gcs-cleaning.de

Stand: August 2021

* 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz, unabhängig von der Dauer des Telefonats, maximal 60 Cent aus dem Mobilfunknetz

** zu den Themen Fluglärm und Flughafenusbau, in Deutschland kostenfrei

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Zentralbereich
„Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ (UEW)
60547 Frankfurt am Main

www.fraport.de

