

Nachhaltig verbinden

Online-Bericht 2012



Vorwort	01	Eigentümer	111
Profil	03	Standorte weltweit	114
Nachhaltigkeitsmanagement	06	<i>Antalya</i>	<i>115</i>
<i>Nachhaltigkeitsstrategie</i>	<i>07</i>	<i>Lima</i>	<i>118</i>
<i>Governance</i>	<i>10</i>	<i>Varna und Burgas</i>	<i>121</i>
<i>Werte & Selbstverpflichtungen</i>	<i>16</i>	Glossar	124
Dialog	19	Daten und Fakten	128
<i>Unsere Stakeholder</i>	<i>23</i>	<i>Kennzahlen</i>	<i>128</i>
Beschäftigte	26	<i>- Finanzen</i>	<i>129</i>
<i>Attraktivität als Arbeitgeber</i>	<i>28</i>	<i>- Umwelt</i>	<i>136</i>
<i>Beschäftigungserhalt und -ausbau</i>	<i>34</i>	<i>- Personal</i>	<i>148</i>
<i>Diversity</i>	<i>37</i>	<i>- Weitere Kennzahlen</i>	<i>160</i>
<i>Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</i>	<i>42</i>	Nachhaltigkeitsprogramm	163
<i>Aus- und Weiterbildung</i>	<i>49</i>	<i>- Nachhaltigkeitsmanagement</i>	<i>164</i>
Kunden	53	<i>- Kunden</i>	<i>166</i>
<i>Sicherheit im Luftverkehr</i>	<i>54</i>	<i>- Beschäftigte</i>	<i>168</i>
<i>Kundenzufriedenheit</i>	<i>59</i>	<i>- Umwelt</i>	<i>172</i>
<i>Intermodalität</i>	<i>65</i>	<i>- Schallschutz</i>	<i>175</i>
Umwelt	68	<i>- Gesellschaft</i>	<i>176</i>
<i>Klimaschutz</i>	<i>69</i>	<i>- Eigentümer</i>	<i>177</i>
<i>Luftqualität</i>	<i>77</i>	GRI Index	179
<i>Natur- und Ressourcenschutz</i>	<i>80</i>	<i>- Profil</i>	<i>180</i>
Schallschutz	89	<i>- Ökonomische Leistungsindikatoren</i>	<i>192</i>
<i>Allianz für mehr Lärmschutz</i>	<i>90</i>	<i>- Ökologische Leistungsindikatoren</i>	<i>197</i>
<i>Aktiver Schallschutz</i>	<i>92</i>	<i>- Gesellschaftliche Leistungsindikatoren</i>	<i>209</i>
<i>Passiver Schallschutz</i>	<i>95</i>	UN Global Compact Index	229
<i>Casa-Programm</i>	<i>97</i>	<i>Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften</i>	<i>238</i>
<i>Fluglärmmonitoring</i>	<i>99</i>	Grundlagen der Berichterstattung	246
<i>Lärmwirkungsstudie NORAH</i>	<i>100</i>	Prüfbestätigung GRI	248
Gesellschaft	101		
<i>Mehrwert für die Region</i>	<i>102</i>		
<i>Freiwilliges Engagement</i>	<i>104</i>		

Sie befinden sich hier: Vorwort



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2012 verlief für Fraport ereignisreich. Wir wurden vielfältig gefordert und haben wichtige Ziele erreicht. An unserem Hauptstandort Flughafen Frankfurt konnten wir unsere Position als eines der zentralen Luftverkehrsdrehkreuze für Menschen und Waren aus aller Welt festigen. Durch die planmäßige Eröffnung des Flugsteigs A-Plus schufen wir Terminkapazitäten, um ein künftig steigendes Passagieraufkommen mit einer verbesserten Qualität zu bedienen. Denn, auch wenn das Luftverkehrsaufkommen aktuell bedingt durch die globale wirtschaftliche Situation stagniert, der Aufwärtstrend ist Branchenstudien zufolge langfristig ungebrochen.

Darüber hinaus meisterten wir in Frankfurt Herausforderungen wie den Streik der Beschäftigten aus dem Bereich Vorfeldkontrolle und Vorfeldaufsicht, die Auswirkungen des Nachtflugverbots und die immer deutlichere Ausprägung von Verkehrsspitzen. Auch globale und übergreifende gesellschaftliche Risiken, wie den Klimawandel und Ressourcenknappheit, aber auch den demografischen Wandel, haben wir im Blick. Wir verfolgen weiterhin konsequent das Ziel „Nachhaltigkeit sichern“, das wir als eines von fünf Zielen in unserer Unternehmensstrategie Agenda 2015 festgeschrieben haben. Unser Ansatz dabei – „nachhaltig verbinden“ – bezieht sich nicht nur auf weit entfernte Städte und Menschen, Handelsplätze und Märkte, sondern auch auf weitere Ziele wie individuelle Mobilität und globalen Umweltschutz oder Verantwortung für unsere Beschäftigten und für die Anwohner der Region. Unser Nachhaltigkeitsprogramm, das Ziele und Maßnahmen bündelt, dient uns als Steuerungs- und Monitoringinstrument. Gegenüber unseren Passagieren haben wir insbesondere die Verpflichtung, größtmögliche Sicherheit und einen hervorragenden Service zu gewährleisten. Dabei verzeichneten wir im Jahr 2012 einen erfreulichen Erfolg: Mithilfe unseres Serviceprogramms „Great to have you here!“ konnten wir die Kundenzufriedenheit am Standort Frankfurt auf 80 Prozent steigern – ein Zielwert, den wir uns eigentlich erst für 2015 gesetzt hatten.

Auch bei den eng mit dem Flug- und Terminalbetrieb verzahnten Bodenverkehrsdiensten ist es uns ein Anliegen, die Qualität der Kundenservices langfristig zu sichern. Dies ist auch ein Grund, warum wir uns gemeinsam mit Gewerkschaften und der hessischen Landesregierung im vergangenen Jahr für vernünftige Rahmenbedingungen bei der von der EU geplanten Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste einsetzten.

Um dem Klimaschutz gerecht zu werden, muss die Luftverkehrsbranche mittel- und langfristig das Verkehrswachstum von einer Zunahme klimarelevanter Emissionen weiter entkoppeln. Als Flughafen-Betreiber liegen unsere Möglichkeiten, dies zu erreichen, vor allem in der Energieeffizienz unserer Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge. Mit einer systematischen, tiefgreifenden Analyse unserer Steigerungspotenziale hatten wir Ende 2011 das Öko-Institut beauftragt. Die Ergebnisse der rund 18-monatigen Zusammenarbeit eines Expertenteams mit rund 30 Fachleuten bei Fraport werden nun eingehend überprüft und fließen künftig in unser Gebäude- und Energiemanagement ein. Die Elektrifizierung unseres Fuhrparks schreitet ebenfalls weiter voran, jüngst nochmals gestärkt durch eine Förderzusage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für ein Projekt, in dessen Rahmen weitere 42 Elektrofahrzeuge auf ihre Alltagstauglichkeit im Flughafenbetrieb erprobt werden sollen.

Auch unsere internationalen Standorte arbeiten kontinuierlich an der Reduktion ihrer CO₂-Emissionen. Besonders

stolz sind wir in diesem Zusammenhang auf die Fortschritte, die der Flughafen Antalya 2012 beim Branchenprogramm „Airport Carbon Accreditation“ mit der Einstufung in das zweithöchste Level des CO₂-Reduktionsplans für Flughäfen erzielte.

Grundsätzlich gewinnt die Einbindung der internationalen Standorte in die Nachhaltigkeitsziele der Fraport AG vor dem Hintergrund unserer globalen Wachstumsstrategie zunehmend an Bedeutung. Es ist unser Ziel, im gesamten Konzern eine verlässliche Wertekultur zu etablieren. Anfang 2013 machten wir mit der Verabschiedung verbindlicher Verhaltenskodizes für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten des Fraport-Konzerns einen weiteren Schritt in diese Richtung.

Im Spannungsfeld zwischen unserem verkehrspolitischen Auftrag und dem berechtigten Ruhebedürfnis der Anwohner suchen wir im Dialog mit Betroffenen und anderen Akteuren nach Möglichkeiten, die Belastung durch Fluglärm zu vermindern. Oftmals gehen wir dabei über gesetzliche Vorgaben hinaus. Im Rahmen unseres 2012 überarbeiteten Schallschutzprogramms ziehen wir beispielsweise freiwillig die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen vor. Anwohner können diese schon jetzt – und nicht, wie im Gesetz verankert, erst im Jahr 2016 – in Anspruch nehmen. Ein wichtiger Schritt war auch die Gründung der „Allianz für mehr Lärmschutz“ gemeinsam mit der hessischen Landesregierung und weiteren Partnern und in diesem Rahmen die Verabschiedung eines Maßnahmenkatalogs zum aktiven Schallschutz sowie die Gründung eines Regionalfonds zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinaus treiben wir die wissenschaftliche Forschung mit der Beteiligung an der Lärmwirkungsstudie NORAH voran.

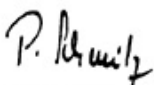
Unser besonderer Dank gilt den mehr als 20.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Fraport AG. Ihrer Kompetenz und ihrem Engagement verdanken wir unseren Erfolg. Damit dies so bleibt und wir auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels eine zukunftsfähige Belegschaft langfristig an den Konzern binden können, riefen wir 2012 das Projekt „Heute handeln – Fraport 2015“ ins Leben. Es fokussiert die Personalarbeit auf die Themen altersgerechte Arbeitsorganisation, lebenszyklusorientiertes Lernen sowie aktive Stärkung der Arbeitgebermarke. Außerdem wollen wir verstärkt Frauen in Führungspositionen bringen und haben uns im Berichtsjahr dafür eine wesentliche Zielmarke gesetzt: Innerhalb der nächsten fünf bis sieben Jahre soll der Anteil von Frauen im Management von rund 20 auf bis zu 35 Prozent steigen.

Wir freuen uns, dass unsere Leistungen im Bereich Nachhaltigkeit eine entsprechende Würdigung erfahren und wir 2012 erneut in führenden Nachhaltigkeitsratings positiv bewertet wurden: So zeichnete oekom research die Fraport AG für ihre sozialen und ökologischen Leistungen mit dem oekom Prime Status aus. Bereits zum fünften Mal in Folge wurden wir außerdem in das Sustainability Year Book der internationalen Investmentgesellschaft RobecoSAM (ehemals Sustainable Asset Management SAM) aufgenommen. Hier erreichten wir als eines der führenden Unternehmen im Sektor „Industrial Transportation“ einen Platz in der „Bronze Class“. Die Fraport AG ist als einziger Flughafen-Betreiber der Welt seit sechs Jahren im Dow Jones Sustainability Index gelistet, wird im FTSE4Good geführt, konnte 2012 seine bisherige gute Performance beim Carbon-Disclosure-Projekt nochmals steigern und qualifizierte sich für den DACH CDLI, in dem die Besten der teilnehmenden Unternehmen aus der Schweiz, Deutschland und Österreich gelistet sind.

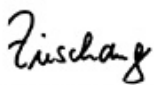
Mit dem vorliegenden Bericht wollen wir Sie über unsere Leistungen mit Fokus auf das Jahr 2012 informieren, dieses Jahr erstmals in einer Onlineversion. Der Bericht erfüllt außerdem die Funktion eines Fortschrittsberichts zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact, zu denen wir uns seit 2007 ausdrücklich bekennen.

Da wir Wert auf den Dialog mit unseren Stakeholdern legen, freuen wir uns auf Ihre Rückmeldung zu unserem Bericht.

Wir wünschen Ihnen eine informative und interessante Lektüre.



Peter Schmitz
Vorstand Operations



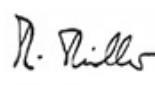
Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen



Anke Giesen
Vorstand Ground Handling



Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender



Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor

Sie befinden sich hier: Profil

Profil

Unsere geschäftlichen Aktivitäten sind in vier Segmenten abgebildet: Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und External Activities & Services

Aviation

Das Segment Aviation umfasst die Strategischen Geschäftsbereiche „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie „Airport Security Management“ am Flughafen Frankfurt.

Retail & Real Estate

Der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der insbesondere die Retail-Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt beinhaltet, bildet das Segment Retail & Real Estate.

Ground Handling

Das Segment Ground Handling besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie den am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

External Activities & Services

In dem Segment External Activities & Services sind der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der im Wesentlichen für Airport-Services und Airport-Management in den Konzern-Gesellschaften verantwortlich ist, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, sowie die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“ inklusive der zugehörigen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Standorte der Fraport AG weltweit



Mehrheitsbeteiligungen an Flughäfen (Stand 31.12.2012)



2012	Passagiere ¹	Fracht in t ¹	Beschäftigte ²	Anteile an Gesellschaft in %
Frankfurt	57.520.001	2.066.431	20.708	100,00
Lima	13.324.379	293.675	594	70,01
Varna	1.221.468	33		

Burgas	2.380.536	2.281	704	60,00
Antalya	24.954.422	—	438	50,00

¹ nach ACI

² Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI)

Mit rund 57 Mio. Passagieren zählte der Flughafen Frankfurt auch im vergangenen Jahr zu den Top-Ten Flughäfen der Welt. Im europäischen Vergleich belegte er im Jahr 2011 nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle Platz 3. Der Flughafen Frankfurt gehört auch hinsichtlich der beförderten Cargo-Menge zu den weltweit größten Drehkreuzen und rangiert unter den Top-Ten.

Weitere Engagements an Flughäfen



2012	Art des Engagements	Passagiere ¹	Fracht in t ¹	Beschäftigte ²	Anteile an Gesellschaft in %
Dakar ^{3, 4}	Managementvertrag	—	—	—	3,24
Hannover	Beteiligung	5.288.327	15.869	649	30,00
Kairo	Managementvertrag	14.711.500	278.877	3	—
St. Petersburg	Beteiligung	11.154.560	—	3.784	35,50
Jeddah	Managementvertrag	27.234.402	—	28	—
Riad		17.719.271	—	—	—
Delhi	Beteiligung	34.211.608	560.434	1.460	10,00
Xi'an	Beteiligung	23.420.905	174.794	2.804	24,50

¹ nach ACI

² Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI)

³ Managementvertrag endete zum 31. Juli 2012. Der Konzessionsvertrag für den Betrieb des sich im Bau befindenden neuen Flughafens Dakar besteht weiterhin.

⁴ Im Januar 2013 Erhöhung der Anteile auf 60%. Im Zuge der Umstrukturierung im Dezember 2012 temporäre Reduzierung der Anteile von 10% auf 3,24%.

Kennzahlen



Beschäftigte¹

	2011	2012	(Jahresdurchschnitt nach IFRS, Personen/2012 Anteile in %)
Fraport-Konzern	20.595	20.963	
Aviation	6.088	6.298	30,0%
Retail & Real Estate	596	629	3,0%
Ground Handling	8.899	8.924	42,6%
External Activities & Services	5.012	5.112	24,4%

¹ Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte im Jahresdurchschnitt gemäß IFRS

Umsatz

	2011	2012	(Mio €/2012 Anteile in %)
--	------	------	---------------------------

Fraport-Konzern	2.371,2	2.442,0	
Aviation	774,9	823,4	33,7%
Retail & Real Estate	444,7	452,9	18,5%
Ground Handling	655,5	649,3	26,6%
External Activities & Services	496,1	516,4	21,2%

EBITDA

	2011	2012	(Mio €/2012 Anteile in %)
Fraport-Konzern	802,3	850,7	
Aviation	187,8	199,9	23,5%
Retail & Real Estate	305,3	333,9	39,3%
Ground Handling	54,5	43,6	5,1%
External Activities & Services	254,7	273,3	32,1%

Sie befinden sich hier: Nachhaltigkeitsmanagement



Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltige Entwicklung heißt für uns, die Zukunft verantwortungsvoll zu gestalten. Nachhaltiges Wirtschaften sehen wir als Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns und für unseren Führungsanspruch in der Branche. Deshalb arbeiten wir daran, die Prozesse, Produkte und Dienstleistungen in den Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales kontinuierlich zu verbessern. Zur Umsetzung unserer [Nachhaltigkeitsstrategie](#) gehört auch die Weiterentwicklung unserer [Corporate Governance](#) sowie die Einhaltung verbindlicher [Unternehmenswerte und Selbstverpflichtungen](#). Bei unseren Mehrheitsbeteiligungen engagieren wir uns zudem im Sinne eines guten Nachbarn mit sozialen und ökologischen Projekten in der jeweiligen Region.



Nachhaltigkeitsstrategie

Auf der Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele der Fraport AG wurde die [Konzernstrategie Agenda 2015](#) entwickelt. Nachhaltigkeit gehört zu den fünf Kernelementen, aus denen sich die strategischen Herausforderungen sowie die zur Bewältigung erforderlichen Maßnahmen des Unternehmens ableiten:



Wir verstehen Nachhaltigkeit als verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung durch den Einbezug ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte in alle unternehmerischen Entscheidungen der Fraport AG. Die operativen und strategischen [Nachhaltigkeitsziele](#) des Konzerns bilden die Leitplanken für unsere Aktivitäten. Dabei legen wir großen Wert auf eine regelmäßige, umfassende und transparente Kommunikation unseres Nachhaltigkeitsmanagements.

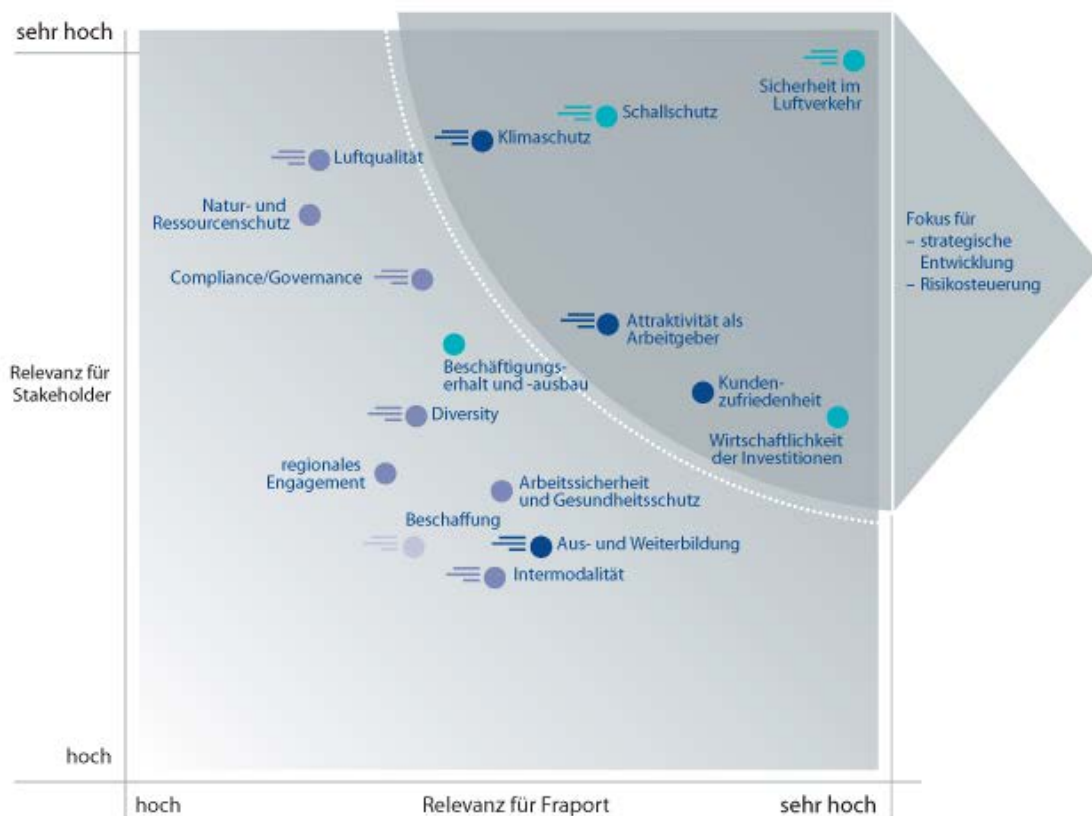
Wesentlichkeitsmatrix



Die strategische Ausrichtung des Nachhaltigkeitsmanagements hat Fraport in einem Multi-Stakeholder-Prozess mit wichtigen Anspruchsgruppen entwickelt. Auf Basis der Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) und im Dialog mit relevanten Anspruchsgruppen wurden zunächst relevante Themen definiert und diese anschließend von internen und externen Experten gewichtet. Das Ergebnis war eine Wesentlichkeitsmatrix mit 17 Handlungsfeldern, die die Bedeutung verschiedener Themen für externe Stakeholder und für Fraport miteinander in Relation setzt. Jedes der Themen wird durch seine Position innerhalb der Kriterien „Relevanz für Fraport“ und „Relevanz für Stakeholder“ gewichtet. Da sich die Relevanz der einzelnen Themen im Zeitverlauf ändern kann, wurde zu jedem Thema eine zusätzliche Einschätzung des Bedeutungstrends vorgenommen. 2012 haben wir die Wesentlichkeitsmatrix in einem unternehmensinternen Evaluationsprozess aktualisiert und mit folgenden Änderungen durch das [Sustainability Board](#)

verabschiedet:

- Aktuell sind 16 Handlungsfelder in der Wesentlichkeitsmatrix abgebildet.
- Als eigenes Handlungsfeld entfallen ist „Nachhaltiges Bauen“. Dessen Unterpunkte „Lebenszykluskosten“, „Energieeffizienz“ und „Arbeitsplatzqualität“ sind künftig den Handlungsfeldern „Wirtschaftlichkeit der Investitionen“, „Klimaschutz“ und „Attraktivität als Arbeitgeber“ zugeordnet.
- Die Punkte „Beschaffung“ und „Diversity“ sind in ihrer Relevanz für Fraport gestiegen und rücken in der Matrix weiter nach rechts.
- Das Handlungsfeld „Beschaffung“ hat auch bei den Stakeholdern an Bedeutung gewonnen und wurde entsprechend höher platziert.



2013 planen wir, die Wesentlichkeitsmatrix unter Einbezug externer Stakeholder zu überprüfen.

Nachhaltigkeitsprogramm



Zu strategisch wichtigen Nachhaltigkeitsthemen setzt sich die Fraport AG im Rahmen ihres **Nachhaltigkeitsprogramms** konkrete Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Das Nachhaltigkeitsprogramm wurde 2010 erstmals für den Standort Frankfurt beziehungsweise die Fraport-Muttergesellschaft erstellt und umfasste mit Kunden, Beschäftigte, Umwelt, Gesellschaft, Eigentümer und Nachhaltigkeitsmanagement die sechs für Fraport und ihre Stakeholder wichtigsten Themen. 2011 wurden für alle Handlungsfelder Ziele und Maßnahmen definiert. In Abstimmung mit den betroffenen Fachabteilungen haben wir das Programm 2012 deutlich gestrafft und mit Fokus auf Verbesserungspotenziale präzisiert. Wo möglich, wurden konzernweite Kennzahlen zur Messung und Steuerung der Nachhaltigkeitsperformance aufgenommen. Die Erläuterung fortlaufender Ziele und der dazugehörigen Aktivitäten erfolgt künftig im Nachhaltigkeitsbericht. Die Erreichung wird regelmäßig überprüft und die Ziele entsprechend weiterentwickelt. Sukzessive werden zudem Programmpunkte für die Tochtergesellschaften aufgenommen.

Chancen und Risiken



Die Wesentlichkeitsmatrix hilft uns, Chancen und Risiken für Fraport zu erkennen und zu nutzen beziehungsweise zu vermeiden. Der systematische Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern unterstützt das

Risikomanagement und gibt Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Chancen, die wir nutzen wollen, werden im Folgenden aufgeführt. Wesentliche Risiken berichten wir in unserem [Geschäftsbericht](#).

Weltweit ist das Luftverkehrsaufkommen in den letzten Jahren deutlich gewachsen, mit Passagierzuwächsen von über 4 Prozent pro Jahr seit 2010. Die Prognosen sind ebenfalls positiv: Bis 2030 werden weltweit jährliche Wachstumsraten von 4,1 Prozent erwartet. Vor diesem Hintergrund ergeben sich für Fraport gute Geschäftschancen. Dank der Ausbaumaßnahmen sind am Flughafen Frankfurt ausreichend Kapazitäten vorhanden, um ein steigendes Passagier- und Frachtvolumen bei mindestens gleichbleibender Qualität zu bedienen. Zu den Vorteilen des Flughafens Frankfurt im internationalen Wettbewerb der großen Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) zählen weiterhin die hohe Konnektivität, also die Anzahl der direkt erreichbaren Ziele, der große Anteil von interkontinentalen Destinationen, die seit Jahren besonders starke Wachstumsraten aufweisen, der wirtschaftliche Betrieb des Flughafens, der große Einzugsbereich sowie hohe Qualitätsstandards, die sich unter anderem in der geringen Minimum Connecting Time und guten Pünktlichkeitsquoten widerspiegeln.

Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz

Nachfrageangepasstes Wachstum ermöglicht es uns, Expansionsmöglichkeiten mit überschaubarem Risiko zu realisieren. Ein Beispiel für diese Strategie ist der modulare Aufbau des geplanten Terminals 3. Seine Kapazitäten sollen sukzessive aufgestockt werden, energetisch ist der Passivhausstandard angestrebt. Die Kombination einer hohen Auslastung unserer Infrastruktur mit modernen Techniken und Bauweisen ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll und sorgt für eine vorteilhafte Positionierung im Wettbewerb.

Der Flughafen Frankfurt ist auch dank seines hohen Anteils an Langstreckenverbindungen – rund 40 Prozent der Passagiere nutzen diese – in einer vergleichsweise guten Position. Die ohnehin durch kein anderes Transportmittel substituierbaren interkontinentalen Flüge sind wirtschaftlicher und haben in der Regel eine insgesamt bessere Umweltbilanz als Kurzstreckenflüge. Die hier überwiegend eingesetzten großen Flugzeuge sind durch moderne Triebwerke meist deutlich leiser und – auch in Verbindung mit der größeren Kapazität – energieeffizienter als ältere kleine Maschinen.

Aufgrund der europaweit einzigartigen Anzahl an Flugverbindungen zu Destinationen in der ganzen Welt, wird ab Frankfurt zudem häufig Fracht als Beiladung in Passagiermaschinen transportiert. Dieser Vorteil hat insbesondere vor dem Hintergrund der Diskussion um Energieeffizienz an strategischer Bedeutung gewonnen und ist grundsätzlich ein Beitrag zur hohen Wirtschaftlichkeit des Standorts. Durch die Beiladefracht ist es den Fluggesellschaften möglich, die Ticketpreise für Passagiere auf einem attraktiven Niveau zu halten.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die in Frankfurt erreichten hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards, die für den Bau und Betrieb von Flughäfen essenziell sind, verdanken wir unseren qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie im Unternehmen zu halten und neue zu gewinnen ist eine Herausforderung an ein zeitgemäßes Personalmanagement, die vor dem Hintergrund der Veränderungen, die der demografische Wandel mit sich bringt, noch größer werden dürfte. Bislang sprechen eine Fluktuationsrate von nahezu null und gute Bewerbungsquoten für unsere Attraktivität als Arbeitgeber. Da wir uns hierauf jedoch nicht ausruhen, sondern unter Beibehaltung der hohen Sozialstandards Themen wie flexible Arbeitszeitmodelle, Kinderbetreuungsangebote und Diversity-Management vorantreiben, sehen wir Fraport auch auf diesem Gebiet gut positioniert.

Externes Geschäft

Der starke Hauptstandort Frankfurt wird ergänzt durch ein diversifiziertes und damit stabil renditestarkes Portfolio von [internationalen Beteiligungen](#). Aufgrund der hohen Wachstumsraten außerhalb Westeuropas – vor allem im arabischen Raum sowie in den „BRIC-Staaten“ Brasilien, Russland, Indien und China – engagieren wir uns auch [außerhalb Frankfurts](#). Bereits heute erwirtschaftet Fraport ein Drittel ihres Ergebnisses mit ihrem [externen Geschäft](#). Unsere Geschäftspartner schätzen neben unserer Zuverlässigkeit besonders unsere Kompetenzen bei der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Umwelt- und Qualitätsmanagementsystemen. Ziel von Fraport ist es, die externen Aktivitäten weiter auszubauen.



Governance

„Nachhaltigkeit sichern“ ist eines der fünf Kernelemente der [Agenda 2015](#). Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards wie den Prinzipien des UN Global Compact, den [OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen](#) und den [Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation](#). Verbindlich sind auch die Fraport-eigenen Grundsätze sowie interne Richtlinien, wie der [Fraport-Corporate-Governance-Kodex](#) und die [Verhaltenskodizes](#) für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten. Einen detaillierten Corporate-Governance-Bericht, den Bericht des Aufsichtsrats zur Corporate Governance sowie die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB finden Sie im [Fraport-Geschäftsbericht 2012](#), Seite 12ff.

Organisationsstruktur



Als Reaktion auf zukünftige Geschäftschancen und die damit verbundenen Herausforderungen entschied der Aufsichtsrat der Fraport AG, den Vorstand zum 1. Oktober 2012 mit der Berufung von Anke Giesen auf fünf Personen zu erweitern. Ebenfalls neu berufen wurde Michael Müller als [Arbeitsdirektor](#). Er folgt Herbert Mai nach, der im September 2012 in den Ruhestand verabschiedet wurde.

Das Thema Nachhaltigkeit ist seit dem 1. Oktober 2012 im Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeitsmanagement“ (UEW) repräsentiert. Außerdem hat der Bereich „Compliance, Werte- und Risikomanagement“ seine Arbeit aufgenommen. Er umfasst die Abteilungen „Compliance und Wertemanagement“ sowie „Risikomanagement, Internes Kontroll- und Integriertes Managementsystem“. Die gemeinsame Bearbeitung dieser Themenfelder in einem Bereich ermöglicht es Fraport, Risiken zu steuern und die Aufgaben Compliance-Kultur, Prävention, Identifikation, Reaktion und Verbesserungsmaßnahmen integriert abzubilden.

Sustainability Board

Neben der organisatorischen Verankerung im Zentralbereich UEW gibt es mit dem Sustainability Board ein weiteres zentrales Gremium für das Nachhaltigkeitsmanagement. Geleitet wird es vom Vorstandsvorsitzenden. Board-Mitglieder sind außerdem der Arbeitsdirektor und Top-Führungskräfte relevanter Bereiche der Fraport AG. Das Sustainability Board verabschiedet unter anderem das [Nachhaltigkeitsprogramm](#) und beauftragt wesentliche Nachhaltigkeitsprojekte. Planung, Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen aus dem Nachhaltigkeitsprogramm und dem Risikomanagement liegen in der Verantwortung der Fachbereiche.

Zusammensetzung Sustainability Board

Vorsitz: Vorstandsvorsitzender

Co-Vorsitz: Vorstand Arbeitsdirektor

Geschäftsstelle: Nachhaltigkeitsstrategie und -reporting

Unternehmensbereiche:

- Compliance-, Werte- und Risikomanagement
- Controlling
- Immobilien und Facility Management
- Personal Führungskräfte In-/Ausland
- Personalserviceleistungen
- Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeitsmanagement
- Zentrales Infrastrukturmanagement
- Akquisitionen und Beteiligungen*
- Airport Security Management*
- Bodenverkehrsdienste*
- Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit*
- Handels- und Vermietungsmanagement*

* Auf Einladung/eigenen Wunsch

Einbindung der internationalen Standorte

An den **internationalen Standorten** decken bislang die jeweiligen Umweltmanagement- und Human-Ressource-Abteilungen wesentliche Nachhaltigkeitsthemen ab. Mit der Verabschiedung eines konzernweit handlungsleitenden **Verhaltenskodex** zu Beginn des Jahres 2013 wird der Konzernverantwortung unter Berücksichtigung landes- und unternehmensspezifischer Erfordernisse stärker Rechnung getragen.

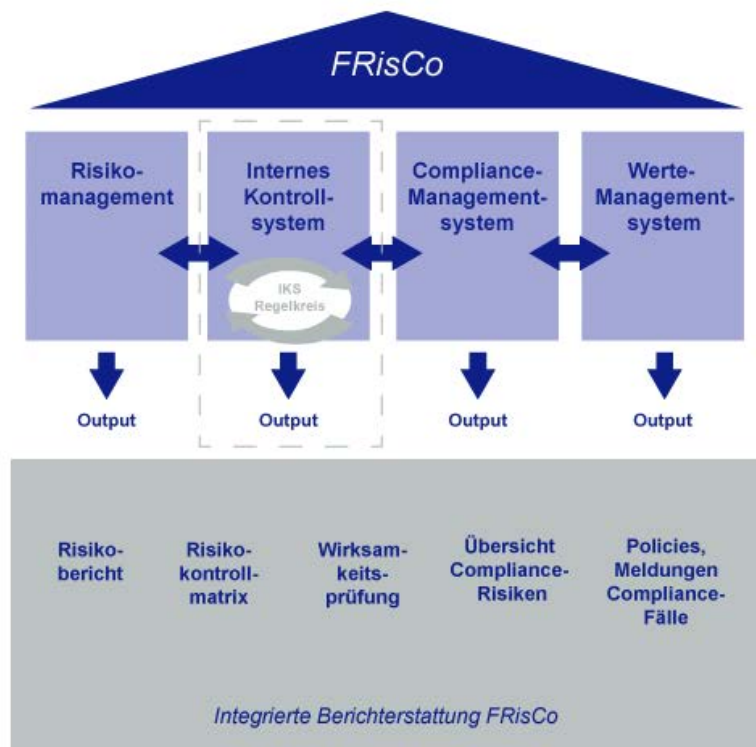
Managementsysteme



Fraport verfügt über verschiedene Managementsysteme, die eine verantwortungsvolle Unternehmensführung unterstützen. Sie sind unter dem Dach des sogenannten Integrierten Managementsystems (IMS) zusammengefasst. Dazu gehören das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement.

Integriertes Fraport-Risiko-und-Compliance-Managementsystem (FRisCo)

Verschärfte gesetzliche Rahmenbedingungen, unter anderem durch das neue Bilanzmodernisierungsgesetz und das geänderte Aktiengesetz in Deutschland, veranlassten Fraport 2012 zur Einführung von FRisCo. Es verknüpft das bestehende Risikomanagementsystem mit dem Internen Kontrollsystem (IKS) und führt es zudem mit dem Compliance-Managementsystem zu einem integrierten System zusammen. Zur Verzahnung der verschiedenen Teilsysteme verfolgt Fraport einen integrativen und risikoorientierten Ansatz in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk COSO II. FRisCo sichert eine zielgerichtete und effiziente Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen.



Im zweiten Halbjahr 2012 wurde mit der Durchführung von Schulungen für den betroffenen Personenkreis begonnen, um die korrekte inhaltliche Handhabung des neueingeführten IT-Systems sicherzustellen. Verantwortlich für die Einführung ist seit Oktober 2012 der Bereich „Compliance, Werte- und Risikomanagement“. Für 2013 ist ein Roll-out von FRisCo auf alle wesentlichen Konzernbeteiligungen geplant. Informationen und Details zum Risikomanagementsystem und dem IKS finden Sie im [Fraport-Geschäftsbericht 2012](#), Seite 57ff.

Integriertes Managementsystem (IMS)

Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu sichern beziehungsweise zu verbessern.

Um die Wirksamkeit des Vorgehens zu prüfen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren, wurde bereits 1996 bei der Fraport-Muttergesellschaft eine Zertifizierung gemäß der internationalen ISO 9001 erfolgreich abgeschlossen. Ab dem Jahr 2000 wurde die Zertifizierung auf weitere Konzernunternehmen und Beteiligungen ausgedehnt, dies erfolgt seit 2006 in einem Zertifizierungsverbund. Interne Audits sichern das hohe Niveau der Prozessqualität; gegebenenfalls werden Verbesserungen mit den jeweiligen Verantwortlichen erörtert.

Zusammengefasst im Zertifizierungsverbund sind die Fraport-Muttergesellschaft sowie folgende Beteiligungs- und Tochtergesellschaften:

- AirlTSystems GmbH
- Airmail Center Frankfurt GmbH
- Airport Cater Service GmbH
- Airport Personal Service GmbH
- Airport Service Gesellschaft mbH
- Flughafen Hannover Langenhagen GmbH
- FraCareServices GmbH
- Fraport Cargo Services GmbH
- Fraport Twin Star Airport Management AD
- FraSec Fraport Security Services GmbH
- Hannover Aviation Ground Services GmbH
- Lima Airport Partners S.R.L.

- medical airport service GmbH
- N*ICE Aircraft Services & Support GmbH
- Terminal for Kids gGmbH

Assoziierte Mitglieder des Zertifizierungsverbunds sind:

- operational services GmbH & Co. KG
- Fraport IC İçtaş Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.

Umweltmanagementsysteme

Für die Aktivitäten am Flughafen Frankfurt betreibt die Fraport-Muttergesellschaft seit 1999 ein Umweltmanagementsystem nach der europäischen Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) und ist seit 2002 nach ISO 14001 Norm zertifiziert. Die Tochterunternehmen N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) und Fraport Cargo Services (FCS) als Firmen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt haben sich beiden Umweltmanagementsystemen angeschlossen.

Auch die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Lima und Antalya sind nach ISO 14001 zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien verfügen über ein gemeinsames Umweltmanagementsystem.

Die von einem unabhängigen Umweltgutachter extern geprüfte [Umwelterklärung](#) für den Flughafen Frankfurt gibt zusätzliche Informationen über [Umweltwirkungen und -leistungen](#).

Validierung nach EMAS/Zertifizierung nach ISO 14001

Flughäfen	Beteiligungen	Validiert/zertifiziert nach
Flughafen Frankfurt	Fraport-Muttergesellschaft	EMAS/ISO 14001
	N*ICE Aircraft Services und Support GmbH	EMAS/ISO 14001
	Fraport Cargo Services GmbH	EMAS/ISO 14001
Flughafen Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	ISO 14001
Flughafen Antalya	Fraport IC İçtaş Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.	ISO 14001
Flughäfen Varna und Burgas	Fraport Twin Star Airport Management AD	Umweltmanagementsystem

Schwerpunkte unseres Umweltmanagements bilden die Themen [Klimaschutz](#), [Luftqualität](#) sowie [Natur- und Ressourcenschutz](#). Das Managementsystem gewährleistet die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und kontinuierliche Fortschritte in allen umweltrelevanten Themen.

Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine [Umweltpolitik](#) für den gesamten Konzern verabschiedet. Sie basiert auf einem vorsorgenden Ansatz im Umgang mit natürlichen Ressourcen und verpflichtet uns zu umweltgerechtem Vorgehen bei allen Geschäftsaktivitäten. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zugute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Beschaffung



Die Fraport-Muttergesellschaft erteilte im Jahr 2012 Aufträge mit einem Gesamtvolumen von rund 711 Millionen Euro. 51 Prozent aller Bestellungen mit einem Volumen von mehr als 465 Millionen Euro gingen an Auftragnehmer in der Rhein-Main-Region – und das, obwohl es Fraport als Sektorenauftraggeber nicht gestattet ist, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen. Mehr als 91 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 Euro und gelten deshalb als mittelstandsfreundlich.

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland. Generell gewährleistet die Fraport AG bei der Ausschreibung von Leistungen die Anwendung nationaler und internationaler Gesetze und Übereinkommen. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Seit Beginn 2013 haben wir dies um einen [Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG](#) ergänzt, dessen Einhaltung wir von unseren Zulieferern erwarten. Er basiert auf den Prinzipien des [UN Global Compact](#) und ist Bestandteil aller Ausschreibungen und Verträge.

Unsere Lieferantenstrukturanalyse hat ergeben, dass wir 2012 keinen Auftrag in sogenannte Countries of Concern vergeben haben.

Engagement in Beschaffungsinitiativen

Wir haben uns in dem Projekt „[Hessen – Vorreiter für eine nachhaltige und faire Beschaffung](#)“ engagiert. Das Ergebnis waren Leitfäden zur nachhaltigen Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen bei öffentlichen Auftraggebern. Darüber hinaus haben wir auch die Verhaltensrichtlinie des [Bundesverbands für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik \(BME\)](#) unterzeichnet und bringen uns in das entsprechende Netzwerk ein.

Best-Practice-Beispiel



Klausurtagung der Managementsystembeauftragten

Vom 17. bis 19. September 2012 fand die diesjährige Klausurtagung der Managementsystembeauftragten des Fraport-Konzerns statt. Diese repräsentieren ihre Unternehmen im Rahmen des Integrierten Managementsystemverbunds der Fraport AG und entwickeln das [Interne Managementsystem \(IMS\)](#) weiter.

Das Vorgehen im Verbund bietet für Fraport viele Vorteile: Es schafft eine gemeinsame Prozesssicht, sorgt für einen unternehmensübergreifenden Informationsaustausch und damit einhergehend für die Übernahme von Best-Practice-Lösungen. Zusätzlich ermöglicht die Verbundzertifizierung Kostenreduzierungen für das einzelne Verbundunternehmen und eine höhere Stringenz in der Einhaltung von Standards.

An der Klausurtagung nahmen Vertreter aus Antalya, Varna und Burgas, Hannover, Lima und Wien sowie von unseren Töchtern am Standort Frankfurt teil.

Status Zielerreichung



Compliance/Governance

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Konzernweite Implementierung eines integrierten Risiko- und Compliance-Managementsystems	2012/13	Festlegung strategischer Ziele und Prioritäten für die Implementierung	Verabschiedung Compliance Management System und Geschäftsordnung Compliance Board Mitte März 2013. Konzept zur Ausrollung Integriertes Risiko- und Compliancemanagementsystem einschließlich Internes Kontrollsystem für Konzerngesellschaften liegt vor. Fortführung Relevanzanalyse für Compliance im 2. Quartal 2013. Weiterentwicklung Risikomanagementsystem im 2. und 3. Quartal 2013
		Konzeption und Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen und Abstimmung des Schulungskonzeptes für die Beteiligungen	Kick-off mit inländischen Gesellschaften in März 2013, große Mehrheitsbeteiligungen im Ausland folgen
Konzernweite Beachtung des Fraport-Verhaltenskodexes	2012/13	Sensibilisierung und Schulung des Fraport-	Start der Schulungsmodule „wertebasierte Compliance“

durch die Beschäftigten sicherstellen		Personals durch E-Learning und Präsenzveranstaltungen; sukzessive Einführung im gesamten Konzern	und „Vertrauenskultur“ im Februar 2013. Modul Integriertes Kontrollsystem folgt im Mai 2013, Modul Verhaltenskodex im Mai 2013.
		Entwicklung und Kommunikation eines Regelwerks zur praktischen Umsetzung des neuen Kodex	Erarbeitung einer Implementierungsstrategie bis März 2013, Ausrollung in den Beteiligungen bis 2014.
Verankerung von Nachhaltigkeit in den Unternehmensprozessen	2015	Organisatorische Integration des Nachhaltigkeitsmanagements in den Zentralbereich Unternehmensentwicklung	Erfolgt im Oktober 2012
		Aufbau integrierter Berichterstattungsprozesse prüfen	Projektgruppe startet 2013
		Regelmäßige Sitzungen des Sustainability Boards unter Leitung des Vorstandsvorsitzenden	Zwei Sitzungen im Jahr 2012

Beschaffung

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Einführung des Fraport-Lieferantenkodexes	2012-2014	Veröffentlichung und Kommunikation des Lieferantenkodexes	Erfolgt im Februar 2013
		Konzernweite Implementierung im Lieferantenmanagement	Gestartet im Februar 2013 mit der Implementierung im Lieferantenmanagement der Muttergesellschaft
		Prüfung relevanter Lieferanten auf die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes	Lieferanten von Produktgruppen und aus Ländern mit einem erhöhten Risiko werden gesondert geprüft.
		Unterstützung von branchenübergreifenden Initiativen sowie Mitarbeit in diesen zur Umsetzung von Standards	Die Fraport AG engagiert sich unter anderem bei Transparency International Deutsches Chapter e.V. und dem UN Global Compact



Werte & Selbstverpflichtungen

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der [OECD-Leitsätze](#) und der [ILO-Kernarbeitsnormen](#) aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 zwei eigene [Verhaltenskodizes](#) veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy.

Fraport-Policy

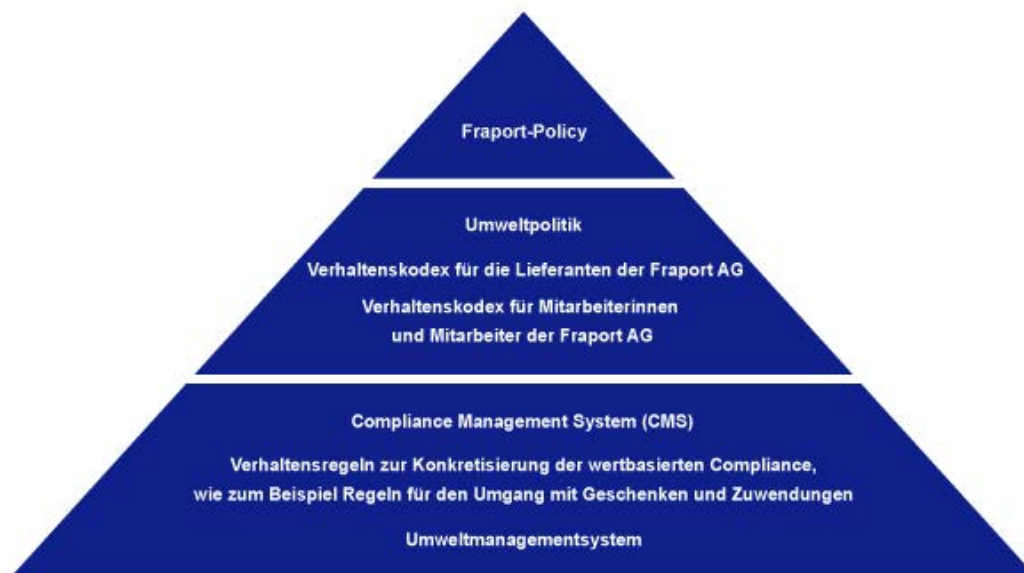


Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften die zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens und für unseren Führungsanspruch in der Branche ist. Als international tätiger Anbieter hochwertiger Flughafen-Dienstleistungen arbeitet die Fraport AG kontinuierlich daran, Prozesse, Produkte und Dienstleistungen mit Blick auf unsere Beschäftigten*, Kunden, Eigentümer, die Umwelt und die Gesellschaft zu optimieren und frühzeitig Antworten auf künftige Herausforderungen zu entwickeln. Dadurch wird der Unternehmenswert dauerhaft gesteigert, was unseren Beschäftigten und Stakeholdern zugute kommt und Ausdruck der zunehmend nachhaltigen Ausrichtung unserer Geschäftstätigkeit ist. Basis unseres täglichen Handelns sind die Fraport-Grundwerte Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz, Loyalität und Fairness.

Des Weiteren bekennen wir uns zur Einhaltung der Prinzipien des UN Global Compact in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Wir orientieren uns zudem an den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), den Konventionen der United Nations Organization (UNO) sowie an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

*Fraport-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter/Beschäftigte: alle für Fraport tätigen Beschäftigten und Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmer, einschließlich Führungskräfte, Teilzeitbeschäftigte, studentische Aushilfen, kurzfristig Beschäftigte, Auszubildende, Trainees und Praktikantinnen und Praktikanten.

Aufbau des internen Regelwerks bei der Fraport AG



Einhaltung der Menschenrechte



Fraport respektiert die kulturelle, ethnische, soziale, politische und rechtliche Vielfalt aller Nationen und Gesellschaften. Im Rahmen des [Diversity-Managements](#) machen wir die Verschiedenheit unserer Beschäftigten bewusst zum Bestandteil der Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Als Repräsentant der höchsten Ebene in der Organisation trägt der Vorstandsvorsitzende die Verantwortung für Menschenrechtsaspekte im Fraport-Konzern. Aufgrund der wesentlichen Bedeutung des Themas Menschenrechte haben wir es als substanziellen Bestandteil in unsere konzernweit geltenden [Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten](#) aufgenommen. Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu einer offenen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs. Im Fraport-Konzern waren 2012 95 Prozent der Beschäftigten von [Kollektivvereinbarungen](#) erfasst.

Im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt Fraport die Bundespolizei bei der Verfolgung und Bekämpfung von internationalem Menschenhandel am Flughafen Frankfurt, zum Beispiel durch die Aushändigung von Videorohmaterial. Vor dem Austausch von Daten werden die jeweiligen Datenschutzbeauftragten um entsprechende Prüfung und Zustimmung gebeten. Darüber hinaus wurden in Kooperation mit der Bundespolizei und dem Zoll technische Sicherheitssysteme installiert.

WerteManagementsystem der Fraport AG — Historie



Die Bekämpfung von Korruption bzw. die entsprechende Vorbeugung hat bei der Fraport AG Geschichte. 2003 haben wir ein WerteManagementsystem eingeführt, das auf grundlegenden Werten, wie Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz und Fairness, basiert. Der Anspruch an integeres Verhalten im Sinne der Einhaltung von Gesetzen und der Loyalität gegenüber den Unternehmensinteressen sowie klare Verhaltensregeln für den Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sind in einem Dokument mit dem Titel „WerteManagementsystem“ festgeschrieben. Seit 2005 ist es als zentrales Element des Compliance-Management-Systems Bestandteil der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Führungskräften der Muttergesellschaft in Frankfurt sowie der Mehrheitsbeteiligungen. 2007 hat sich Fraport zu den [UN Global Compact-Prinzipien](#) bekannt. In Anknüpfung an diese Standards haben wir uns 2012 entschlossen, das bislang im Wesentlichen auf Antikorruptionsmaßnahmen fokussierte WerteManagementsystem inhaltlich weiterzuentwickeln. Die neuen [Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten](#) sind ein wesentlicher Bestandteil bei der Neuausrichtung der wertebasierten Compliance.

Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten



Gemäß der Fraport-Policy verpflichten wir sowohl unsere eigenen Beschäftigten als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf die im „[Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG](#)“ und im „[Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG](#)“ definierten Standards.

Die Kodizes wurden durch das [Sustainability Board](#) verabschiedet. Die sukzessive konzernweite Einführung der Kodizes hat begonnen und wird vom Bereich „Compliance, Werte- und Risikomanagement“ gesteuert.

Hinweisgebersysteme



Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung bzw. Aufdeckung von Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte Hinweisgebersystem. 2009 hat Fraport in der Muttergesellschaft das elektronische [Hinweisgebersystem BKMS®](#) eingeführt. Fraport-Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden können rund um die Uhr vertrauliche Hinweise zu Unregelmäßigkeiten über eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben. Der Zugang erfolgt über die Fraport-Website. Weltweit können so zu jeder Zeit Informationen zu Korruption, Wirtschaftskriminalität und Verletzungen der Verhaltensstandards vertraulich gemeldet werden. Die Anonymität des Hinweisgebers wird systemseitig sichergestellt. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft und gegebenenfalls werden Sanktionen eingeleitet. Das sogenannte Whistleblower-System wurde 2009 auch bei unserer Konzerntochter Fraport Twin Star Airport Management AD in Varna und Burgas, 2010 an unserem Standort Antalya und 2011 in Lima eingeführt. Darüber hinaus hat Fraport seit dem 1. Dezember 2011 eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau beauftragt, die ebenfalls Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegennimmt. Sie unterliegt dem Anwaltsgeheimnis und steht Personen innerhalb und außerhalb des Unternehmens, die sich nicht an die zuständigen internen Stellen wenden möchten, als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Seit 2003 steht darüber hinaus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Frankfurt eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Weitere Informationen zu den Hinweisgebersystemen finden Sie [hier](#).

Best-Practice-Beispiele



E-Learning

Um den gestiegenen Compliance-Anforderungen gerecht werden zu können, hat Fraport 2012 spezielle E-Learning-Kurse entwickelt, mit deren Einführung im Februar 2013 begonnen wurde. Sie sollen die Fraport-Wertekultur sowie unsere Beschäftigte in ihrem korrekten Verhalten unterstützen und über die Vielfalt von Themen im Bereich wertebasierte Compliance informieren. In den nächsten drei Jahren sind weitere E-Learning-Module mit einer Lerdauer von je 20 bis 30 Minuten geplant. Folgende Kurse werden 2013 angeboten:

- Verhaltenskodex
- Wertebasierte Compliance
- Umgang mit Geschenken und Zuwendungen
- Umgang mit Veranstaltungen und Einladungen
- Vertrauenskultur (An wen kann ich mich wenden?)
- Internes Kontrollsystem (IKS)

Das auf unterschiedliche Risikogruppen abgestimmte Konzept hilft beim Auffrischen bestehenden Wissens und der Aneignung neuer relevanter Kenntnisse. Zielgruppen sind insbesondere Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 mit Personalverantwortung sowie Aufgabenleiter, Referenten und Sachbearbeiter. Hinzu kommen Beschäftigte spezieller Zentralbereiche der Fraport-Muttergesellschaft wie „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ und „Akquisitionen und Beteiligungen“ sowie Personengruppen mit ausgewählten Funktionen im Vertrieb, Projektleiter und Insider gemäß Insiderregelung.

Geschäftspartnerprüfung

Seit 2012 umfassen die Due-Diligence-Prüfungen im Rahmen von Akquisitionsprojekten auch die Analyse der Integrität unserer (potenziellen) Geschäftspartner.

Sie befinden sich hier: Dialog



Dialog

Flughäfen sind von großem Interesse für die Öffentlichkeit. Sie geben regelmäßig Anlass für industrie- und gesellschaftspolitische Debatten. Als Betreiber eines der größten Flughäfen Europas gilt dies natürlich auch für Fraport und hier insbesondere für unseren Hauptstandort, den Flughafen Frankfurt. Den entstehenden Dialog verstehen wir als wichtiges Instrument, mit dem wir Anregungen für die strategische Ausrichtung des Unternehmens und Hinweise für das [Risiko-Management](#) gewinnen können. Als „lernende Organisation“ orientieren wir uns außerdem an den Fortschritten in Wissenschaft und Technologie.

Für einige unserer Stakeholder stehen globale Herausforderungen wie der [Klimawandel](#) im Vordergrund, für viele Menschen im Flughafen-Umfeld ist der [Fluglärm](#) das wichtigste Thema. Andere Personengruppen beschäftigen Fragen nach der [Wettbewerbsfähigkeit](#) des Unternehmens und der Region sowie dem Erhalt und Aufbau [sicherer und attraktiver Arbeitsplätze](#). Wieder andere haben ihren Fokus auf [Umweltschutz](#) und [zukunftsfähiger Mobilität](#). Die an uns herangetragenen Anliegen sind äußerst vielfältig und manchmal in Teilen unvereinbar oder sogar widersprüchlich. Viele Anregungen können wir umsetzen, aber nicht alle. Dennoch sind wir davon überzeugt, dass der Informationsaustausch zum gegenseitigen Verständnis und zu Lösungen, die breite Akzeptanz finden, beiträgt.

„Wie berücksichtigen Sie die Interessen Ihrer Anspruchsgruppen?“ – Fraport-Beschäftigte gefragt

Wie gehen Sie mit den Anliegen der Mitarbeiter von Fraport um?



Frank Cornelius
Interne Vertrauensperson

Frank Cornelius ist als interne Vertrauensperson Ansprechpartner für Ratsuchende und Hinweisgeber.

„Natürlich sollten Probleme grundsätzlich offen angesprochen werden. In der Regel wenden sich Fraport-Beschäftigte in solchen Fällen an ihren direkten Vorgesetzten. Aber nicht immer ist das möglich. In solchen Fällen brauchen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Anlaufstelle einen vertrauenswürdigen, erfahrenen Zuhörer, Ratgeber und Mittler. Alle, die bei Fraport am Standort Frankfurt beschäftigt sind, können sich bei Verdacht auf Verstöße gegen Gesetze oder

Wie gehen Sie mit Beschwerden zum Thema Fluglärm um?



Consuela Galasel Cunto
Leiterin Servicestelle
Nachbarschaftsanfragen

Consuela Galasel Cunto beschäftigt sich mit ihren elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vorwiegend mit Beschwerden zum Thema Fluglärm und informiert Interessierte über Schallschutz und Fluglärm.

„Wir nehmen jede Beschwerde ernst. Ich kann die Aufregung von Anwohnern häufig verstehen, so zum Beispiel, wenn die Nachtruhe plötzlich durch einen Überflug gestört wird. In solchen und ähnlichen Fällen prüfen wir, ob sich ein Pilot regelwidrig verhalten hat. Wenn sich dies anhand der gemessenen Werte dokumentieren lässt, leiten

den Fraport-Verhaltenskodex persönlich oder anonym mit mir in Verbindung setzen. Die konkreten Gründe dafür können Regelverstöße, wie Ausländerfeindlichkeit, sexuelle Belästigung, Mobbing und Diskriminierung sein, oder auch Straftaten, zum Beispiel Korruption oder andere Formen von Betrug. Allen Hinweisen, die ich erhalte, gehe ich sorgfältig nach und leite die entsprechenden Maßnahmen ein. Diese Arbeit ist ein wichtiger Baustein von vielen, um eine Kultur des Vertrauens bei Fraport aufrechtzuhalten.“



wir die Beschwerde an den Lärmschutzbeauftragten des Landes Hessen weiter, der unter Umständen ein Bußgeldverfahren einleitet. Häufig müssen wir aber auch um Verständnis dafür bitten, dass in bestimmten Notfällen, wie der Erkrankung eines Passagiers, Ausnahmen genehmigt werden. Im Gespräch weisen wir auch auf individuelle Lösungen hin. Wir helfen beispielsweise Anwohnern dabei, Erstattungen für passive Schallschutzmaßnahmen geltend zu machen.“



Compliance, Werte- und Risikomanagement sind Themen, die seit einigen Jahren eine beschleunigte Entwicklung erfahren – wie nehmen Sie die gesellschaftlichen und rechtlichen Veränderungen in Ihre Arbeit auf?



Otto Geiß
Zentralbereichsleiter
Compliance, Werte- und
Risikomanagement

Otto Geiß vertritt Fraport in den Gremien von Transparency International Deutschland und anderen NGOs zum Thema Compliance.

„Für Unternehmen ist es wichtig, gesellschaftliche Entwicklungen zu kennen und zu berücksichtigen. Für meine Arbeit ist zum Beispiel unsere korporative Mitgliedschaft bei Transparency International (TI) Deutschland sehr hilfreich. Bei den regelmäßig stattfindenden Arbeitsgruppentreffen und bei Bedarf tausche ich mich mit Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) aus. Darüber hinaus pflege ich ein breites Netzwerk, wie zum Beispiel im Forum Compliance & Integrity, ein dem Deutschen Netzwerk Wirtschaftsethik (DNWE) angegliedertes Forum. Hier treffen sich Vertreter namhafter, auch international tätiger deutscher Unternehmen zum Erfahrungsaustausch. Das ist notwendig, um auf dem Laufenden zu bleiben und sich darüber zu informieren, welche Entwicklungstrends die Unternehmen und die Öffentlichkeit beschäftigen. Andererseits kann ich als Fraport-Vertreter auch Erfahrungen aus der Praxis in die Debatte einbringen. Die Teilnehmer solcher Kreise interessieren vor allem, wie wir trotz hoher Investitionssummen Korruption und andere Regelverstöße verhindern. Oft werde ich nach unseren Erfahrungen mit dem Whistleblowing-Instrument gefragt, das wir schon früh konzernweit ausgerollt haben. Bei der Implementierung der neuen Verhaltenskodizes können wir hinsichtlich der unterschiedlichen Umsetzungsgeschwindigkeiten wiederum von andern lernen und uns verbessern.“



Wie trägt der Dialog zwischen Unternehmen und Behörden zur Flughafen-Sicherheit bei?



Erich Keil
Bereichsleiter
Unternehmenssicherheit

Erich Keil vertritt Fraport in der Global-Player-Initiative, einem Dialogforum des Bundeskriminalamts (BKA)

„Ich bin überzeugt, dass sich in einer global vernetzten Welt Sicherheit nur gewährleisten lässt, wenn sich die Verantwortlichen offen über Risiken austauschen. Die gute Kommunikation zwischen international operierenden Unternehmen und Sicherheitsbehörden über Themen wie Wirtschaftskriminalität, Menschenhandel, Korruption oder Terrorismusabwehr ist unersetzlich. Aus diesem Grund beteiligen wir uns – zusammen mit 54 weiteren deutschen Unternehmen – an der **Global-Player-Initiative** des Bundeskriminalamts. Diese Initiative hat ein Netzwerk zwischen den beteiligten Unternehmen und dem BKA geschaffen, um sicherheitsrelevante Informationen bei Bedarf schnell untereinander austauschen zu können. Wir Unternehmensvertreter nutzen diese Gelegenheit beispielsweise, um uns über die Sicherheitslage in Auslandsmärkten zu informieren, in denen Fraport tätig ist oder aktiv werden möchte. Der Austausch dient somit sowohl der Reisesicherheit in unserem Unternehmen als auch der Prävention in Gebieten, die zukünftig möglicherweise für die Fraport AG relevant werden.“



Wie gehen Sie mit Passagierbeschwerden am Flughafen Frankfurt um?



Thomas Kirner
Leiter Servicequalität

Thomas Kirner leitet bei Fraport die Abteilung Servicequalität. Er ist unter anderem verantwortlich für das Feedbackmanagement für Passagiere.

„Der Kontakt mit dem Passagier, ganz gleich über welchen Kanal, bietet uns die Chance auf Feedback und damit für Verbesserungen. Damit die Passagiere diese Wertschätzung spüren, haben wir uns vorgenommen, jedes Anliegen innerhalb von fünf Tagen abschließend zu klären. Dabei befolgen wir eine Reihe von Grundsätzen für ein effizientes Beschwerdemanagement: Wir machen es dem Passagier leicht, uns zu erreichen. Wir antworten schnell auf Anfragen, halten uns an unsere Zusagen und zeigen im Zweifelsfall Kulanz. Intern nutzen wir die Beschwerden, um mögliche Schwächen in unseren Dienstleistungen zu analysieren und zu beheben. Dafür haben wir den Begriff des „Beschwerdelernens“ eingeführt. Nicht zuletzt dadurch konnten wir die Zufriedenheit der Passagiere mit dem Flughafen Frankfurt in den letzten Jahren deutlich steigern.“



Wie gehen Sie auf die Anliegen der Airlines ein?



Lars Mosdorf
Leiter Entgelte und Gestaltungen

Lars Mosdorf führt als „Leiter Entgelte und Gestaltungen“ Konsultationsgespräche zwischen Fraport und den Luftfahrtgesellschaften.

„Natürlich sind die Airlines für uns als Flughafen-Betreiber eine der wichtigsten Kundengruppen. Um stets alle relevanten operativen und strategischen Themen eng abzustimmen, stehen wir mit ihnen in ständigem Austausch: Beispielsweise findet für das Thema Flughafen-Entgelte jährlich eine Konsultation mit den Nutzern statt. Ergänzend gibt es weitere Arbeitsgruppentreffen. Eine externe Behörde, in unserem Fall das hessische Wirtschaftsministerium, genehmigt nach §19b Luftverkehrsgesetz die Flughafen-Entgelte. So können wir von institutionalisierten Abstimmungen und einem transparenten Informationsaustausch mit dieser Kundengruppe sprechen.“



Wie tauschen Sie sich mit den Shop- und Gastronomiebetreibern am Flughafen Frankfurt aus?



Ute Pohl
Bereichsleiterin Airport Retailing

Ute Pohl leitet für Fraport das Retailgeschäft. Die Abteilung sieht sich als Partner mit qualifiziertem Retail-Know-how, der auf Augenhöhe mit seinen Kunden – den Mietern – agiert.

„Der intensive Austausch mit unseren Mietern steht im Fokus unserer Tätigkeit. Dies bildet auch unsere Organisationsstruktur ab. Mit unseren Teams bieten wir unseren Kunden qualifizierte Ansprechpartner für ihre jeweilige Branche. Sei es aus den Bereichen Duty Free, Fashion, Food & Beverage, Travel Needs oder Services. Neben dem Fachwissen zum Thema Handel bringen wir insbesondere das Flughafen-Know-how mit. Wir kennen nicht nur die technischen und operativen Herausforderungen für Einzelhändler am Standort sehr genau, sondern wissen auch, wie deren potenzielle Kunden – die Passagiere – „ticken“, welche Bedürfnisse sie haben und was ihr Einkaufsverhalten charakterisiert. Wir beobachten diese Faktoren kontinuierlich unter anderem mit quantitativen und qualitativen

Wie bringen Sie Anforderungen aus dem Themengebiet Nachhaltigkeit in die Unternehmensentwicklung ein?



Nicole Scheer
Leiterin Nachhaltigkeitsstrategie und -reporting

Nicole Scheer steht für Fraport im Dialog mit Stakeholdern zu Nachhaltigkeitsthemen und verantwortet Nachhaltigkeitsassessments und -ratings.

„Als international tätiger Flughafen-Betreiber ist Fraport im Blick der Öffentlichkeit. Viel Aufmerksamkeit richtet sich verständlicherweise auf das Thema Fluglärm, aber auch unsere Leistungen auf anderen Gebieten werden beobachtet. Die Ratings und Assessments für die großen Nachhaltigkeitsindizes wie Dow Jones Sustainability Index (DJSI) oder FTSE4Good und Anforderungen, wie sie von der Global Reporting Initiative (GRI) und dem IÖW/future-Ranking definiert werden, sind gute Indikatoren für die Herausforderungen, denen Fraport sich heute und künftig als Arbeitgeber und Teil der Luftverkehrsindustrie stellen muss. In Gesprächen mit Nichtregierungsorganisationen (NGOs),

Marktanalysen. Diese Informationen teilen wir gerne und regelmäßig mit unseren Mietern, sei es im Rahmen unserer standardisierten Retail-Kommunikation mit Newslettern, der eigens für diesen Bereich geschaffenen Kundenzeitschrift „Retail World“ oder natürlich im direkten Dialog. So können wir das Angebot am Flughafen gemeinsam mit unseren Partnern aus Gastronomie und Handel noch besser auf die sich ständig verändernden Wünsche unserer Gäste ausrichten.“



Verbänden und Vertretern anderer Unternehmen, aber auch mit den Fraport-internen Bereichen prüfe ich, welche Themen wir meines Erachtens aufgreifen sollen und mache entsprechende Vorschläge, zum Beispiel in unserem [Sustainability Board](#). Vieles von dem, was sich als wesentlich für Fraport herauskristallisiert, halten wir im Nachhaltigkeitsprogramm fest, das jährlich aktualisiert wird.

Ein Beispiel: Fraport betreibt viele Gebäude, Anlagen und Equipment. Im Austausch mit Stakeholdern, unter anderem mit Flughafen-Betreibern in anderen Ländern, haben wir gelernt, dass wir unseren Energieverbrauch effektiv und zugleich wirtschaftlich nur senken können, wenn wir ihn zunächst messen – und nicht nur retrospektiv bilanzieren. Im Sinne von „What gets measured gets managed“ führen wir derzeit ein abrechnungsbasiertes CO2-Controlling ein, um Energieeinsparpotenziale aufzudecken und das im Nachhaltigkeitsprogramm festgelegte [CO2-Reduktionsziel](#) zu erreichen.“



Wie berücksichtigen Sie die Anliegen der Airlines im Infrastrukturbetrieb der Bodenverkehrsdienste?



Natalie Schwalm
Leiterin Infrastruktur,
Entgelte

Natalie Schwalm koordiniert die Arbeit des Nutzausschusses Bodenverkehrsdienste.

„Zweimal im Jahr organisieren wir den Nutzausschuss, zu dem Vertreter aller Airlines am Standort Frankfurt eingeladen werden. In diesem Gremium berichten wir über den aktuellen Stand und die Weiterentwicklung der Infrastruktur am Frankfurter Flughafen, die von den Bodenabfertigern genutzt wird, wie zum Beispiel die Gepäckförderanlage. Die Airlines stellen hohe Anforderungen an die Verfügbarkeit, Verlässlichkeit und Effizienz der Infrastruktureinrichtungen. Wünsche, Fragen und Anregungen der Airlines nehmen wir auf und setzen sie, wenn möglich, um. Im Rahmen einer monatlich stattfindenden Arbeitsgruppe werden einzelne Themen vertieft und detailliert behandelt, um den Fluggesellschaften gegenüber so transparent wie möglich zu sein. Diese schätzen die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Fraport. So schaffen wir bei unseren Airline-Kunden Akzeptanz, um die Erfordernisse des Infrastrukturbetriebs zu bewältigen.“



Wie treten Sie mit den von Fluglärm betroffenen Anwohnern in Dialog?



Wolfgang Spangenberg
Politische Kommunikation

Wolfgang Spangenberg besucht mit zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Infomobil die Städte und Gemeinden rund um den Flughafen Frankfurt, um dort der Bevölkerung Rede und Antwort stehen.

„Wir parken unseren Infotruck auf zentralen Plätzen und informieren über alles, was zum Thema Flughafen und Fluglärm gefragt wird. Vor allem aber hören wir zu. Meine Kolleginnen und Kollegen haben sich freiwillig für den Anwohnerdialog gemeldet. Sie stammen meist aus einer der betroffenen Gemeinden und kennen die Themen, die die Menschen vor Ort beschäftigen. Im persönlichen Gespräch mit uns können sich die Betroffenen darüber informieren, unter welchen Umständen sie Schallschutzfenster erhalten, und sich die Modalitäten des Hauskaufprogramms „Casa“ erklären lassen. Technisch interessierten Personen bietet unser Infomobil außerdem die Möglichkeit, an interaktiven Terminals die aktuellen Flugbewegungen im Rhein-Main-Gebiet nachzuvollziehen, entsprechende Fluglärmprofile einzusehen und unsere Vision des Flughafens der Zukunft kennenzulernen.“



Sie befinden sich hier: Dialog > Unsere Stakeholder



Unsere Stakeholder

Mit seinen Stakeholder-Dialogaktivitäten, die sich aus den in der [Wesentlichkeitsmatrix](#) definierten relevantesten Handlungsfeldern des Unternehmens ableiten, richtet sich Fraport gezielt an alle wesentlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens. Zu ihnen zählen Passagiere und Flughafen-Besucher, Geschäftspartner, potenzielle Investoren und Eigentümer, Gesellschaft, Politik und Behörden. Besondere Beachtung gilt den von Fluglärm betroffenen Nachbarn an unseren Standorten und den mehr als 75.000 Beschäftigten am Flughafen Frankfurt als größter Arbeitsstätte Deutschlands, hierunter insbesondere den Fraport-Beschäftigten, für die wir direkt Verantwortung tragen. Intensive Kontakte pflegt der Fraport-Konzern auch zu seinen Hauptkunden, den Fluggesellschaften, um regelmäßig Informationen zu einer Vielzahl von Fragestellungen auszutauschen und operative Maßnahmen abzustimmen. Eine umfassende Übersicht über die bestehenden Kontakte und Formen unserer Stakeholder-Foren findet sich in der Tabelle „[Stakeholder-Engagement](#)“.

Nähere Informationen über unsere wichtigsten Stakeholder-Gruppen finden Sie in folgender Übersicht:

Passagiere



2012 haben im Durchschnitt rund 158.000 Passagiere jeden Tag die Infrastruktur des Flughafens Frankfurt genutzt. Mit ihrer Entscheidung für einen Flug von, nach oder über Frankfurt haben sie großen Einfluss auf den Unternehmenserfolg von Fraport. Die Zufriedenheit der Passagiere hat daher einen hohen Stellenwert für uns. Deshalb haben wir das Service-Programm „[Great to have you here!](#)“ gestartet, gemeinsame Beiräte eingerichtet, führen regelmäßige Befragungen durch und betreiben ein systematisches [Feedback-Management für Passagiere](#) (Statement Thomas Kirner).

Mehr dazu im Kapitel [Kundenzufriedenheit](#).

Flughafen-Besucher



Besucherinnen und Besucher nutzen den Flughafen zwar nicht wie Passagiere, spielen aber beispielsweise eine Rolle als Kunden unserer Retail-Partner. Wenn sie mit den am Flughafen angebotenen Dienstleistungen und der Verkehrsanbindung zufrieden sind, macht sie diese positive Gesamtwahrnehmung zu Botschaftern der „Faszination Airport“.

Fluggesellschaften



Die Fluggesellschaften sind direkte Kunden des Infrastruktur- und Dienstleistungsangebots von Fraport. Sie erwarten

unter anderem Sicherheit, Pünktlichkeit, eine zuverlässige und schnelle Abfertigung, damit der unrentable Aufenthalt der Flugzeuge am Boden möglichst kurz ausfällt, sowie gute Passagier- und Frachtservices für die Zufriedenheit ihrer Kunden.

Dialogbeispiele:

- [Flughafen-Entgelte](#) (Statement Lars Mosdorf)
- [Infrastrukturbetrieb der Bodenverkehrsdienste](#) (Statement Natalie Schwalm)

Mehr dazu im Kapitel [Kundenzufriedenheit](#).

Geschäftspartner



Unsere Geschäftspartner sind vielfältig. Die geschäftlichen Beziehungen zu ihnen sind von Langfristigkeit und einem fairen Umgang miteinander geprägt. So stehen wir beispielsweise unseren [Retail-Kunden](#) (Statement Ute Pohl) mit qualifiziertem Know-how als Partner zur Seite.

Mehr dazu in den Kapiteln [Kundenzufriedenheit](#) und [Intermodalität](#).

Eigentümer und Investoren



Als börsennotiertes Unternehmen ist die stetige Information des Finanzmarkts wie auch sonstiger Interessenten der finanzrelevanten Information, wie zum Beispiel die Finanzpresse und Kreditinstitute, über wichtige Veränderungen und Entwicklungen im Geschäft der Fraport AG gesetzlich vorgeschrieben. Hierzu zählt unter anderem die jährlich stattfindende Hauptversammlung. Darüber hinaus pflegen wir regelmäßigen Kontakt zu Investoren und Analysten, treffen sie im Rahmen von Roadshows und Konferenzen, von am Flughafen stattfindenden Fieldtrips sowie eigens veranstalteten Analysten- und Bankenkonzernen und stellen ein breites Angebot an öffentlich zugänglichen Informationen zur Verfügung, wie Geschäfts- und Quartalsberichte, Visual Fact Books sowie Verkehrsstatistiken.

Mehr dazu im Kapitel [Eigentümer](#) und auf www.fraport.de.

Gesellschaft



Das unternehmerische Handeln von Fraport betrifft nicht nur die Konzern-Flughäfen selbst, sondern in vielfältiger Weise auch die Menschen in den Ländern und Regionen an unseren Standorten. Sie erleben Fraport und den Flughafen Frankfurt als Tor zur Welt, Jobmotor, Ausflugsziel und Anlagemöglichkeit, leiden teilweise aber auch unter Fluglärm. In jedem Fall erwarten sie von uns transparente Entscheidungen und den Ausgleich von Interessen.

Dialogbeispiele:

- [regionaler Dialog](#) (Statement Wolfgang Spangenberg)
- [Fluglärm Betroffene](#) (Statement Consuela Galasel Cunto)

Mehr dazu in den Kapiteln [Gesellschaft](#) und [Schallschutz](#).

Beschäftigte



Die Leistung und damit der Geschäftserfolg von Fraport hängen entscheidend von unseren qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ab. Fraport bietet seinen Beschäftigten darum attraktive Entwicklungsmöglichkeiten und Beschäftigungsmodelle. Im Fraport-Barometer werden sie zu ihrer Zufriedenheit befragt und zum Beispiel über interne Beratungsgremien, wie die Ausschüsse zu [Arbeitsschutz-](#) und [Verkehrssicherheit](#), an Managementprozessen beteiligt. Der Vorstand pflegt den Dialog mit den Beschäftigten über Formate wie die [Intranet rubrik „Vorstand gefragt“](#) und Treffen im Rahmen der Reihe [„Vorstand vor Ort“](#). Der Betriebsrat der Fraport AG vertritt die Belange der bei der Muttergesellschaft Beschäftigten. Die Fraport-Beschäftigten der Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt werden vom Konzern-Betriebsrat und den Betriebsräten der Tochtergesellschaften repräsentiert. Bei den regelmäßig stattfindenden Betriebsversammlungen informieren der Betriebsrat und die Unternehmensleitung die Beschäftigten über aktuelle Themen des Unternehmens und laden zur Diskussion ein.

Mehr dazu im Kapitel [Beschäftigte](#).

Als Anlaufstelle für Ratsuchende und Hinweisgeber, die Informationen nicht innerhalb der üblichen Berichtswege weitergeben können, hat Fraport die Position einer [internen Vertrauensperson](#) (Statement Frank Cornelius) eingerichtet.

Mehr dazu im Kapitel [Governance](#).

Politik, Behörden, Verbände und Vereinigungen



Fraport erfüllt mit seinem Infrastrukturangebot eine wichtige gesellschaftliche Funktion. Zugänglichkeit, Sicherheit und Erhalt dieser Infrastruktur liegen im öffentlichen Interesse. Dementsprechend ist der Flughafen-Betrieb in vielfacher Hinsicht behördlich geregelt und überprüft. Auch auf den gesamten Luftverkehr haben Gesetzgeber und Behörden als Gestalter von Rahmenbedingungen und Wettbewerb erheblichen Einfluss. Bei Anliegen, die eine hohe Vernetzung erfordern, nutzt Fraport seine Mitgliedschaft in Verbänden und Kontakte zu anderen Unternehmen. Dazu zählt beispielsweise die unternehmerische Umsetzung der Nachhaltigkeit.

Dialogbeispiele:

• Verbände

Mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) verfügt die deutsche Luftverkehrsbranche über eine starke gemeinsame Stimme. Im BDL vertreten sind Fluggesellschaften, Flughafenbetreiber – unter anderem Fraport – und die Flugsicherung. Sie erarbeiten gemeinsame Positionen und vertreten diese über den BDL in der Öffentlichkeit. So beteiligt sich Fraport aktiv an der 2013 gestarteten „[Vier-Liter“-Kampagne](#) des BDL, die über den tatsächlichen Treibstoffverbrauch bei Flugreisen informieren und somit Vorurteile ausräumen soll. Seine Interessen verfolgt Fraport darüber hinaus durch weitere Branchenmitgliedschaften, zum Beispiel in der [Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen \(ADV\)](#), im [Airports Council International \(ACI\) Europe](#) sowie im [ACI World](#). Auch auf regionaler Ebene engagiert sich Fraport bei zahlreichen Institutionen, Projekten und Initiativen.

• Organisationen und Initiativen

Neben der Verbandsarbeit in Branchenorganisationen ist Fraport Mitglied in unterschiedlichen Organisationen der Nachhaltigkeits-Community. Der Konzern bekennt sich zu den Grundsätzen einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten und hat sich zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards für Unternehmen verpflichtet. Im Juli 2007 hat Fraport die zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC) unterzeichnet und wirkt seitdem im Deutschen UNGC-Netzwerk mit. Ebenso hält das Unternehmen die [ILO-Kernarbeitsnormen](#) und die [OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen](#) ein. Seit 2002 engagiert sich der Konzern auch in der Antikorruptionsorganisation [Transparency International Deutschland e.V.](#). Mit der Mitgliedschaft in der [Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V. \(DGNB\)](#) bekennt sich Fraport zu Umweltschutz, Gesundheitsschutz und soziokulturellen Zielen beim Bau von Gebäuden. Darüber hinaus ist Fraport Mitglied des 2011 gegründeten [Sustainable Business Roundtable](#) der European School of Management and Technology (ESMT). Dieses Forum dient dem Austausch zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und weiteren Stakeholdern zu nachhaltiger Unternehmensführung in Theorie und Praxis.

Sie befinden sich hier: Beschäftigte



Beschäftigte

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber in der Rhein-Main-Region. Rund 90 Prozent unserer 20.963 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben ihren Arbeitsplatz am Flughafen Frankfurt. Die Konzernverantwortung für dauerhaft sichere Arbeitsplätze und positive berufliche Entwicklungschancen schließt selbstverständlich auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an unseren Standorten außerhalb Frankfurts mit ein. Aus Gründen der Wesentlichkeit beschreibt die [Berichterstattung](#) in diesem Kapitel hauptsächlich Entwicklungen in Frankfurt. Mehr zu unseren anderen wesentlichen Flughafen-Standorten erfahren Sie [hier](#).

Fraport-Konzern: Beschäftigte

	2011	2012	(Anteile 2012 in %)
Fraport-Konzern gesamt*	20.595	20.963	
davon in Deutschland*	18.391	18.939	90,3%
davon im Ausland*	2.204	2.024	9,7%
Fraport-Muttergesellschaft*	11.226	11.302	53,9%
Töchter, Beteiligungen*	9.369	9.661	46,1%
Beschäftigte zum Stichtag**	21.445	22.276	

* Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte im Jahresdurchschnitt gemäß IFRS

** Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI), Vorjahreswert angepasst

Als weltweit aktives Unternehmen bekennen wir uns zu den in den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen verankerten Werten und Verhaltensstandards. Um die damit verbundenen Verpflichtungen noch transparenter zu machen, haben wir 2012 einen Verhaltenskodex entwickelt, der für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG verbindlich werden soll. Er ist Anfang 2013 in der Muttergesellschaft in Kraft getreten und wird sukzessive im gesamten Konzern eingeführt.

Ein umfangreiches Personalmanagement, das die Bedürfnisse seiner Beschäftigten stark berücksichtigt, hat bei der Fraport-Muttergesellschaft Tradition. Mit dem demografischen Wandel dürfte es noch wichtiger werden, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, ist doch davon auszugehen, dass die Rekrutierung qualifizierten Personals schwieriger wird. Bislang verzeichnen wir noch keine kritischen, unseren Betrieb beeinträchtigenden Auswirkungen. Dennoch bereiten wir uns intensiv auf die kommenden Veränderungen vor. Dazu gehört, dass wir die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Vielfalt unter den Beschäftigten noch stärker fördern. Auch positive fachliche und individuelle Entwicklungschancen sowie ein ansprechendes Vergütungs- und Anreizsystem fördern unsere Attraktivität nach außen und tragen überdies zur Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei. Dem Älterwerden der Belegschaft

tragen wir mit überarbeiteten Aus- und Weiterbildungsangeboten und modernsten Methoden beim Arbeits- und Gesundheitsschutz Rechnung.



Attraktivität als Arbeitgeber

Die Attraktivität als Arbeitgeber ist für Fraport eine wichtige Voraussetzung, um den Geschäftserfolg des Konzerns dauerhaft zu sichern. Zukunftsfähig sind wir nur dann, wenn es uns gelingt, als fairer Arbeitgeber qualifiziertes Personal zu gewinnen und es mit guten Arbeitsbedingungen und Entwicklungschancen zu motivieren und langfristig zu binden. Diese Herangehensweise hat sich bereits in der Vergangenheit ausgezahlt: Die Leistung von Fraport als Arbeitgeber drückt sich unter anderem in der langen Betriebszugehörigkeit beziehungsweise geringen Fluktuation der Beschäftigten aus. Mehr als die Hälfte der Belegschaft ist länger als 15 Jahre im Unternehmen beschäftigt.

Für ihre Qualitäten als Arbeitgeber wurde Fraport in anerkannten [Wettbewerben mehrfach prämiert](#). Das vom Forschungsinstitut „trendence“ publizierte Absolventenbarometer zählt die Fraport-Muttergesellschaft bereits seit mehreren Jahren zu den Top-Arbeitgebern Deutschlands. 2012 wurde diese Spitzenposition erneut bestätigt.

Fraport lässt sich auch von ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bewerten. In einer alljährlichen Befragung ermitteln wir konzernweit die Mitarbeiterzufriedenheit bezüglich zahlreicher Aspekte ihres Arbeitslebens, angefangen vom Betriebsklima über berufliche Entwicklungsmöglichkeiten bis hin zur Arbeitsplatzsicherheit. Aus den Ergebnissen werden Maßnahmen abgeleitet, die zu einer Steigerung der Zufriedenheit und des Engagements der Beschäftigten beitragen sollen. Im Jahr 2012 wurde das „Konzern-Barometer“ ausgesetzt, um einen noch deutlicheren Fokus auf die Umsetzung geeigneter Maßnahmen aus der zurückliegenden Befragung zu legen. Die Wirksamkeit dieser Aktivitäten wird im Barometer 2013 ermittelt.

Herausforderung demografischer Wandel



Das Projekt „Heute handeln – Fraport 2015“ ist die Basis für die Weiterentwicklung unserer Personalstrategie unter besonderer Berücksichtigung des demografischen Wandels. 2011 haben wir in der Muttergesellschaft und der Tochter Airport Personal Services (APS) eine Altersstrukturanalyse durchgeführt, um den Personalbedarf sowie potenzielle Problemfelder mittel- bis langfristig besser einschätzen zu können. Die Auswertung zeigt, dass bis 2020 mit einer Erhöhung des Durchschnittsalters der Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft auf beinahe 50 Jahre zu rechnen ist. In der Regel geht der Anstieg des Durchschnittsalters mit einer Zunahme der Ausfalltage einher. Fraport arbeitet mit einem differenzierten Angebot des betrieblichen [Gesundheitsmanagements](#) dieser Entwicklung entgegen. Auch die Rekrutierung qualifizierten Personals dürfte anspruchsvoller werden. Innerhalb der nächsten zehn Jahre muss für die gewerblichen und technischen Berufe mehr als die Hälfte der bestehenden Stellen neu besetzt werden; bei den Meistern im Bodenverkehrsdienst (BVD) liegt der Rekrutierungsbedarf noch höher.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wurden aus der Altersstrukturanalyse mehrere Aufgabenstellungen abgeleitet. An erster Stelle muss die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zum Renteneintritt erhalten und gefördert werden. Die lange Betriebszugehörigkeit und das steigende Durchschnittsalter machen diesen Punkt besonders dringlich. Zudem muss die Vielfältigkeit ([Diversity](#)) der Belegschaft weiter erhöht werden.

Um auf den Handlungsbedarf in den unterschiedlichen Konzernbereichen hinzuweisen, werden die Analyseergebnisse auf Ebene ausgewählter Mitarbeitergruppen in allen strategischen Geschäftsbereichen und Servicebereichen sowie über den Betriebsrat kommuniziert. Mit den Führungskräften der Geschäfts- und Servicebereiche wurde außerdem die Ausrichtung von Expertenworkshops zur Identifikation bereichsspezifischer Handlungserfordernisse seit Ende 2012 vereinbart.

Schwerpunkt Bildung

Auf Basis der Analyseergebnisse haben wir unsere Personalarbeit stärker fokussiert. Hierzu definierten wir 2012 die Teilprojekte „Alters- und altersgerechte Arbeitsorganisation“, „Lebenszyklusorientiertes Lernen“ und „Stärkung der Arbeitgebermarke“:

- „Alters- und altersgerechte Arbeitsorganisation“: Unter Einbindung der Funktionen Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit entwickelten wir in einem Pilotprojekt im Bereich Gepäckservices ein System zur Ermittlung der individuellen körperlichen Beanspruchung. Unter anderem erprobten wir die Auswirkungen von Mischarbeit und Arbeitsplatzrotation. Diese Ansätze weiten wir auf andere operative Unternehmensbereiche aus.
- „Lebenszyklusorientiertes Lernen“: Unsere bestehenden Programme zur Personal- und Führungskräfteentwicklung werden unter demografischen Gesichtspunkten überarbeitet und weiterentwickelt. Beispielsweise wurde ein Seminar konzipiert, das mit entsprechenden Angeboten zur körperlichen, geistigen und psychischen Fitness älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beitragen kann. Neu sind außerdem Maßnahmen zur Sensibilisierung der Führungskräfte zur Führung altersgemischter Teams, beispielsweise durch eine altersgruppengerechte Didaktik.
- „Stärkung der Arbeitgebermarke“: Zur Gewinnung und dauerhaften Bindung von qualifizierten Nachwuchskräften, insbesondere von Trainees und ehemaligen Auszubildenden, intensivieren wir die Präsentation der Arbeitgeberleistungen von Fraport in internen und externen Medien.

Vereinbarkeit von Beruf und Familie



Bei der Aufgabe, Beruf und familiäre Aufgaben, wie die Pflege von Angehörigen oder die Betreuung von Kindern, miteinander zu vereinbaren, sehen sich viele unserer Beschäftigten vor große Herausforderungen gestellt. Besonders schwierig gestaltet sich dies unter den Rahmenbedingungen des Wechselschichtbetriebs. Um unsere Beschäftigten zu unterstützen, bietet ihnen Fraport ein breites Spektrum an Leistungen: Sie reichen von der Hilfestellung bei der Gestaltung der Elternzeit und vielfältigen Angeboten zur Kinderbetreuung über die Beratung in Fragen häuslicher Pflege bis hin zu familienfreundlichen Arbeitszeitformen wo immer dies möglich ist. Unsere Familienfreundlichkeit wurde bereits mehrfach von der Hertie-Stiftung mit dem [Zertifikat „berufundfamilie“](#) ausgezeichnet. Aktuelle Entwicklungen wurden im Jahresbericht 2012 dokumentiert und von der Hertie-Stiftung attestiert. Die nächste Re-Auditierung findet 2013 statt.

Seit Oktober 2012 ist unser Arbeitsdirektor Michael Müller Botschafter des Unternehmensprogramms „Erfolgsfaktor Familie“ des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend für das Land Hessen. Mit seinem persönlichen Engagement bringt er die Relevanz des Themas für Fraport [zum Ausdruck](#).

Beratung rund um Beruf und Familie

Um sich über die verschiedenen Möglichkeiten der Betreuung von pflegebedürftigen Angehörigen oder Kindern zu informieren, können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Muttergesellschaft online auf die Angebote unseres Kooperationspartners [pme Familienservice GmbH](#) zugreifen. Darüber hinaus vermittelt pme auch Tagesmütter und Au-Pairs und berät in privaten Angelegenheiten, beispielsweise in Einkommens- und Finanzfragen. Seit 2012 sind alle Beratungsangebote für Beschäftigte in einer Broschüre zusammengefasst.

Unseren Beschäftigten bei den Bodenverkehrsdiensten (BVD) fällt es wegen Schicht- und Wechselschichtdiensten nicht immer leicht, sich über die Beratungs- und Unterstützungsleistungen des Familienservices zu informieren. Deshalb startete unser Servicecenter Soziales im Juli 2012 die Informationskampagne „Familienservice mobil“ und tourte damit durch alle BVD-Bereiche.

Familienfreundliche Arbeitszeitmodelle

Nach den positiven Erfahrungen der letzten Jahre werden Heimarbeitsplätze von Fraport weiterhin gefördert. 178 Beschäftigte arbeiteten 2012 (2011: 127 Beschäftigte) zeitweise von zu Hause aus.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten der flexiblen Arbeitszeitgestaltung: So können sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Beispiel bei der Erkrankung eines Kindes oder der Pflegebedürftigkeit eines Angehörigen beurlauben lassen. Neben der bezahlten Freistellung nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst existiert auch die Möglichkeit einer unbezahlten Auszeit (sogenannte Familienpause). Außerdem bestehen eine Reihe von Flexibilisierungsmöglichkeiten, wie Dienstplantausch oder Teil- beziehungsweise Gleitzeit.

Betreuungsangebote ausgebaut

Entlastung bieten wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch durch unsere Betreuungsangebote für Kinder. Beispielsweise steht am Standort Frankfurt allen Beschäftigten die flexible Kinderbetreuung im „Fluggi-Land“ kostengünstig zur Verfügung. Daneben haben wir 2012 das Angebot an unterschiedlichen Betreuungsmöglichkeiten weiter ausgebaut und planen den Erwerb weiterer Kindergartenplätze in kommunalen Einrichtungen.

Netzwerk Pflege

Gemäß der Mitarbeiterbefragung 2011 sind 15 Prozent der Beschäftigten in der Muttergesellschaft an der Pflege eines Angehörigen beteiligt oder sogar alleine dafür verantwortlich. Um ihnen Unterstützung zu gewähren, starteten wir Ende 2011 die Initiative „Netzwerk Pflege“. Ihr Zweck ist, Betroffene zusammenzuführen und den Erfahrungsaustausch sowie gegenseitige Hilfe zur Selbsthilfe zu fördern. 2012 organisierten wir in Kooperation mit der Caritas Frankfurt im Rahmen des Netzwerks ein Pflegeseminar in fünf Modulen zu Themen wie „präventive Pflege“, „rückenschonende und kräftesparende Pflege“, oder „ärztliche Verordnungen verstehen und durchführen“. Über 100 Beschäftigte nutzen die Beratungen und Veranstaltungen zum Thema Beruf und Pflege.

Familienfreundliche Einrichtungen für Beschäftigte in Antalya

Am [Flughafen Antalya](#) betreibt Fraport über die Gesellschaft ICF Airports gemeinsam mit einem zweiten Gesellschafter alle drei Terminals. Das Personalmanagement vor Ort ermöglicht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unter anderem durch Teilzeitbeschäftigung und flexible Arbeitszeitgestaltung, ihr Familien- und Berufsleben miteinander zu vereinbaren. Bei besonderen Anlässen, wie Heirat, Geburt oder Todesfall, werden Familien mit einer finanziellen Sonderzuwendung unterstützt.

Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung



Fraport bekennt sich zu ethischen Grundsätzen im Umgang mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und hat diese in seinem [Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter](#) verankert. Bei der Umsetzung der in diesem Regelwerk festgeschriebenen Werte und Prinzipien arbeiten Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung zusammen.

Die Fraport AG legt im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung großen Wert auf einen lebendigen Dialog mit den Beschäftigten. Wichtige Gremien hierfür sind die lokalen Betriebsräte und der Konzernbetriebsrat. Letzterer vertritt rund 20.000 Beschäftigte in den deutschen Tochtergesellschaften und Beteiligungen in Angelegenheiten, die den Konzern oder mehrere Konzernunternehmen betreffen. Im Betriebsrat der Muttergesellschaft fanden 2012 44 Sitzungen statt, der Konzernbetriebsrat kam neun Mal zusammen. Wie in Frankfurt achtet Fraport das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen auch an ihren internationalen Standorten mit wesentlicher Beteiligung. Wir bekennen uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen und wirken dabei auf einen fairen Interessenausgleich hin. Im Rahmen der in Peru geltenden nationalen Regelungen wurde 2011 bei unserer Tochter Lima Airport Partners (LAP) eine Betriebsgruppe der Gewerkschaft SUTRALAP gegründet und mit dieser ein Tarifvertrag vereinbart. Mit SUTRALAP pflegen wir einen regelmäßigen Austausch: Zur Verhandlung eines Tarifvertrags („Collective Agreement“) trafen wir uns in 14-tägigem Turnus. Darüber hinaus haben wir für die Zukunft [monatliche Regeltermine](#) vorgeschlagen.

Tarifvertragliche Arbeitszeit- und Entgeltregelungen

Im Fraport-Konzern werden etwa 95 Prozent aller Beschäftigten im Rahmen von Kollektivvereinbarungen tarifgebunden beschäftigt und bezahlt; für die Fraport-Muttergesellschaft sowie ihre Töchter FraCareServices GmbH (FraCareS), Frankfurt Passenger Service (FPS) und Media Frankfurt GmbH (media) gilt beispielsweise der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Für die Airport Personal Services GmbH (APS) und FraSec Fraport Security Services GmbH gilt jeweils ein Haustarifvertrag. Für die Airport Cater Service GmbH (ACS) gilt der Tarifvertrag für das Gaststättengewerbe und für die Fraport Cargo Services GmbH (FCS) die Tarifverträge für das Transport- und Verkehrsgewerbe in Hessen.

Im März 2012 vereinbarten die Tarifpartner für die vom TVöD erfassten Beschäftigten eine schrittweise Erhöhung der monatlichen Bezüge um 3,5 Prozent ab März 2012 und jeweils 1,4 Prozent ab Januar und August 2013. Der Tarifvertrag sieht, in Ergänzung zu diesem Grundgehalt, auch eine leistungsbezogene Bezahlung (LBB) vor. Deren Höhe errechnet sich prozentual aus den regelmäßigen Entgelten aller Tarifbeschäftigten des Vorjahres. Der Prozentsatz lag für das Bemessungsjahr 2011 bei 1,5 Prozent, für 2012 bei 1,75 Prozent und wird 2013 auf 2 Prozent angehoben.

Um weitere Leistungsanreize zu setzen, stellt die Fraport-Muttergesellschaft zusätzlich zu den 5,28 Millionen Euro tariflich vereinbarten Leistungsentgelten ein Budget in Höhe von 2,8 Millionen Euro jährlich zur Verfügung. Je nach Entgeltgruppe und Entgeltstufe betrugen die durchschnittlichen Leistungsprämien zwischen 2,4 Prozent und 5,7 Prozent eines Jahresentgelts und schwanken dabei zwischen 660 Euro und 2.920 Euro. Insgesamt wurden 2012 für das abgelaufene Jahr 2011 an die gemäß dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigten

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 8,08 Millionen Euro ausgeschüttet.

Die Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft in den Werkstätten am Flughafen Frankfurt erhalten anstelle der LBB ein Prämienlohnsystem. Die Regelung orientiert sich an den Zeitvorgaben der Kfz-Hersteller für Arbeitsabläufe in Kfz-Werkstätten und betraf 2012 insgesamt 127 Beschäftigte. Wird für Arbeitsabläufe weniger Zeit benötigt, werden entsprechende Prämien ausgezahlt. 2012 lagen diese zwischen 1.600 Euro und 5.200 Euro pro Person und beliefen sich auf ein Gesamtvolumen von rund 420.000 Euro.

Alle tariflichen Regelungen folgen in Bezug auf die Arbeitszeit den Vorgaben des mit der entsprechenden EU-Richtlinie konformen Arbeitszeitgesetzes. Neben den allgemeinen Regelungen des TVöD gelten für die Fraport-Muttergesellschaft bestimmte Sonderregelungen des TVöD und der landesbezirklichen Tarifverträge. Die Bewertung der dabei jeweils anzuwendenden Rechtsquellen folgt dem Rang- sowie dem Günstigkeitsprinzip. Darüber hinausgehende Leitlinien oder Standards zur Regelung der Arbeitszeiten sind daher nicht notwendig.

Für die außertariflich Beschäftigten gibt es ebenfalls ein leistungsbezogenes Bezahlungssystem. Es ist prozentual auf das Jahresgehalt bezogen und beträgt je nach Entgeltgruppe bis zu 20 Prozent eines Jahresentgelts.

Betriebliche Altersversorgung

Grundsätzlich werden alle Tarifbeschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft mit Beginn des Arbeitsverhältnisses bei der Zusatzversorgungskasse (ZVK) Wiesbaden versichert. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten im Rahmen der tariflichen Regelungen eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung. Die Finanzierung dieser Versicherung leistet überwiegend der Arbeitgeber. Darüber hinaus können die Beschäftigten die betriebliche Altersversorgung durch eine eigenfinanzierte Entgeltumwandlung ergänzen.

Tragfähiger Kompromiss im Tarifkonflikt

Die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) forderte im Februar 2012 für die rund 200 Beschäftigten der Bereiche Vorfeldkontrolle, Verkehrszentrale und Vorfeldaufsicht Anpassungen bei Gehalt, Arbeitszeit und Sonderleistungen von 50 bis zu 70 Prozent und einen eigenen Tarifvertrag. Die Höhe dieser Forderungen sowie ihre Ausdehnung auf weitere Beschäftigtengruppen und der Umstand, dass die gewünschte separate Regelung die bewährte Tarifeinheit bei Fraport infrage stellen würde, war für die Unternehmensleitung nicht akzeptabel. Auf den Streik der GdF reagierte sie mit umfangreichen Gegenmaßnahmen. Es gelang, den Flugbetrieb zu etwa 70 bis 80 Prozent aufrechtzuerhalten. Der von den Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung angekündigte Solidaritätsstreik wurde durch eine einstweilige Verfügung des zuständigen Arbeitsgerichts verhindert. Für Fraport und die Fluggesellschaften entstand dennoch beträchtlicher wirtschaftlicher Schaden.

Nach erneuten Verhandlungen einigte Fraport sich am 21. März 2012 mit der GdF auf Gehaltsanpassungen für die Beschäftigten der Verkehrszentrale und der Vorfeldkontrolle. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Vorfeldaufsicht wurde ein eigenes Tarifwerk erstellt, das jedoch keine Verbesserung gegenüber TVöD vorsah. Um die hierfür nötigen eigenen Tarifverträge zu ermöglichen, gründeten wir die neuen Tochtergesellschaften FRA Vorfeldkontrolle GmbH und FRA Vorfeldaufsicht GmbH und gliederten die drei bestreikten Bereiche dort ein.

Qualifizierung von Beschäftigten in der Arbeitnehmerüberlassung

Betriebsbedingte Schwankungen des Verkehrsaufkommens im Tages- und Jahresverlauf erfordern eine flexible Personalstärke in unseren Betrieben. In Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft Airport Personal Service GmbH (APS) beschäftigen wir hierfür Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Arbeitnehmerüberlassung. Die Hälfte der Beschäftigten hat einen unbefristeten Arbeitsvertrag, Neuverträge werden auf die ersten beiden Jahre befristet. Die Tochtergesellschaft legt Wert darauf, eingestelltes Personal dauerhaft zu beschäftigen und investiert in Zusammenarbeit mit der Fraport-Muttergesellschaft in ihre Weiterqualifikation. So wurden 2012 über 400 Beschäftigte in ein festes Anstellungsverhältnis bei der APS übernommen. Außerdem übernahm die Fraport-Tochter in der Saison 2012/13 erstmals selbst die Verantwortung für rund 400 Saisonarbeitskräfte zur Unterstützung der Winterdienste.

Übertarifliche Leistungen

Auf Grundlage einer Betriebsvereinbarung bieten wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Muttergesellschaft die Möglichkeit, sich am Kapital von Fraport zu beteiligen. Mit dem [Mitarbeiteraktienprogramm](#) haben sie die Wahl, sich die zusätzliche Zuwendung auszahlen zu lassen oder den Betrag in Fraport-Aktien zu erhalten. Im Jahr 2012 haben 60,4 Prozent der anspruchsberechtigten Beschäftigten der Muttergesellschaft das angebotene Aktienmodell gewählt. Im Vorjahr lag der Prozentanteil mit 60,1 geringfügig niedriger.

Außerdem erhalten alle Fraport-Beschäftigten am Standort Frankfurt weitere Zusatzleistungen und profitieren von Beratungsangeboten:

- Mit dem Job-Ticket bieten wir unseren Beschäftigten die Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln kostenlos zwischen Wohn- und Arbeitsort zu pendeln.
- Die vielfältigen Betreuungsangebote unseres Familienservices helfen, die Anforderungen von Arbeit und Familie in Einklang zu bringen.

- Unser betriebliches Gesundheitsmanagement unterstützt die Beschäftigten mit Vorsorge- und Fitnessangeboten.
- Im Rahmen des sogenannten Cafeteria-System zahlt das Fraport Mutterunternehmen eine erfolgsbezogene Zusatzausschüttung aus.

Weiterhin können Fraport-Beschäftigte ermäßigt tanken und parken sowie in den Betriebsrestaurants günstig essen.

Bei den ausländischen Beteiligungen geht Fraport in ihren Zusatzaufwendungen auf lokale Erfordernisse ein. So wird beispielsweise den Beschäftigten in **Antalya** die Möglichkeit geboten, private Kranken- oder Lebensversicherungen für sich und Angehörige auszuwählen.

An unseren ausländischen Standorten mit Mehrheitsbeteiligung zahlen wir – gemessen am jeweiligen Landesniveau – überdurchschnittliche Gehälter. So liegen die Vergütungen unserer Beschäftigten am Standort Antalya beispielsweise erkennbar über dem ortsüblichen Niveau.

Best-Practice-Beispiele



Konzernweites Ideenmanagement

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben häufig genau Vorstellungen davon, wie sich unsere Dienstleistungen, Arbeitsprozesse und das Arbeitsumfeld verbessern lassen. Um ihre kreativen Anregungen zu nutzen und sie zu Engagement und weiteren Ideen zu inspirieren, betreiben wir ein internes Ideenmanagement. Außerdem leistet es über die Anerkennung, die wir unseren Beschäftigten damit zukommen lassen, einen Beitrag zu Mitarbeiterbindung und -motivation. Alle Führungskräfte sind aufgefordert, die Beschäftigten zur Entwicklung und Einreichung von Verbesserungsvorschlägen anzuregen und deren zügige Begutachtung und Umsetzung zu veranlassen. Im August 2012 haben wir auf Grundlage einer Betriebsvereinbarung mit dem Konzernbetriebsrat das Ideenmanagement auf alle am Standort Frankfurt tätigen Tochtergesellschaften ausgeweitet. Seitdem können wir auf das Innovationspotenzial von rund 20.700 Menschen zurückgreifen.

Im Jahr 2012 reichten unsere Beschäftigten 817 Ideen ein, die wir mit insgesamt 133.330 Euro prämiert haben. Mit der Umsetzung von rund 11 Prozent der Vorschläge erzielten wir Einsparungen in Höhe von 344.557 Euro. Beide Kenngrößen sind gegenüber 2011 gestiegen. Zu den Ideen des Jahres 2012 gehört beispielsweise der Vorschlag, auf den Desktops aller PCs eine Standby-Verknüpfung zu installieren: Mit nur einem Klick kann der Computer nun in den energiesparenden Standbymodus versetzt werden. Neben Energieeinsparungen an allen PC-Arbeitsplätzen wird außerdem die IT-Sicherheit erhöht, da Unbefugten der Zugriff auf Daten verwehrt ist.

Darüber hinaus haben wir 2012 erstmals einen konzernweiten Innovationspreis ausgelobt. Die Resonanz war mit über 320 eingereichten Vorschlägen groß, die Preisverleihung ist für Anfang 2013 vorgesehen.

Interne Kommunikation

Neben einer **leistungsgerechten Vergütung** und guten Entwicklungschancen möchten wir auch mit einer offenen und lebendigen Kommunikation zur Mitarbeiterzufriedenheit beitragen. Mit einer 14-tägig erscheinenden Mitarbeiterzeitung bieten wir Beschäftigten die Möglichkeit, sich über interne Themen zu informieren und Beiträge über Projekte aus dem eigenen Bereich zu publizieren. Zusätzlich haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Frühstück mit dem Vorstand“ die Gelegenheit, persönlich mit Vertretern der Unternehmensleitung zu sprechen. Das Programm „Vorstand vor Ort“ ermöglicht durch regelmäßige Besuche einzelner Vorstandsmitglieder den Austausch mit den Beschäftigten an ihren Arbeitsplätzen. Im unternehmenseigenen Intranet sorgt außerdem das Portal „Vorstand gefragt“ für einen direkten Draht zu den Mitgliedern des Vorstands. Die Beschäftigten können ihre Fragen dort einstellen, die Antworten werden online veröffentlicht.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzernbarometers von 3,06 auf mindestens 2,90 (Schulnotensystem)*	2013	Schrittweiser Ausbau der leistungsorientierten Gehaltskomponenten	<ul style="list-style-type: none"> • Den Tarifbeschäftigten wurden im Jahr 2012 5,27 Mio. Euro ausgeschüttet (ca. 15% mehr als im Vorjahr). • Außertariflich Beschäftigte erhielten leistungsbezogene Zulagen in Höhe von

			insgesamt 2,9 Mio. Euro (ca. 16% mehr als im Vorjahr).
		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze	2012 Erhöhung der Anzahl von Krippenplätzen in bestehenden Einrichtungen um ca. 25%, weitere bedarfsgerechte Erhöhung geplant
		Einrichtung neuer Kindergartenplätze für Kinder von Fraport-Beschäftigten	Erwerb von 5 Plätzen beschlossen
Mitarbeiterkapitalbeteiligung	2015	Erhöhung Anteil der Mitarbeiteraktien	Programm in der Entwicklung
		Unterstützung der Initiative zur Gründung eines Mitarbeiteraktienvereins	Unterstützungskonzept wird erstellt
Weiterentwicklung der Führungskompetenzen bezogen auf die Ergebnisse im Konzernbarometer und im 360°-Feedback**	2012	Durchführung 360°-Feedback für Führungskräfte	Ziel wird im Zuge der Umorganisation weiterentwickelt. Bisher geplante Maßnahmen wurden umgesetzt.

* Die Barometer-Befragung wurde im Jahr 2012 ausgesetzt, weil die entsprechenden Maßnahmen aus den Vorjahresergebnissen noch nicht abgeschlossen waren. 2013 soll die Befragung wieder durchgeführt werden.

** entfällt künftig

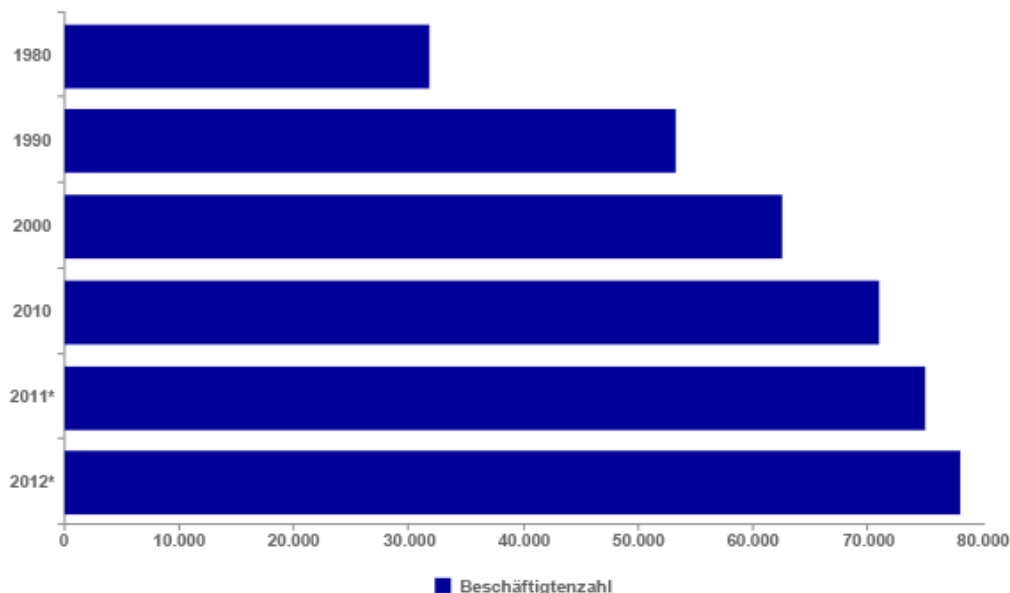
Sie befinden sich hier: Beschäftigte > Beschäftigungserhalt und -ausbau



Beschäftigungserhalt und -ausbau

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt setzt spürbare Wachstumsimpulse: Im vergangenen Jahr arbeiteten hier rund 78.000 Menschen in rund 500 Arbeitsstätten (inkl. The Square und Gateway Gardens). Diese Zahlen ergeben sich aus der aktuellen Arbeitsstättenenerhebung von Fraport. Damit ist der Frankfurter Luftverkehrsstandort weiterhin die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands.

Beschäftigtenentwicklung am Flughafen Frankfurt 1980-2012



*inkl. The Square und Gateway Gardens

*inkl. The Square und Gateway Gardens

Ausbau von Arbeitsplätzen

Arbeitsmarktgutachten zufolge entstehen je direktem Arbeitsplatz am Flughafen weitere Arbeitsplätze in seinem Umfeld, beispielsweise durch den Konsum der Flughafen-Beschäftigten, Aufträge der am Flughafen ansässigen Unternehmen – allein Fraport erteilte im Jahr 2012 Aufträge im Wert von 733 Millionen Euro, davon gingen rund 51 Prozent an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet – sowie die Ansiedlung von Unternehmen, die die Flughafen-Nähe als

Standortfaktor schätzen.

Erhalt von Arbeitsplätzen

Fraport selbst beschäftigte 2012 20.963 Menschen, 11.302 davon in der Muttergesellschaft – **Tendenz steigend**. Doch trotz der grundsätzlich positiven Aussichten für die Entwicklung des Flughafens Frankfurt befassen wir uns auch mit der Möglichkeit, dass krisenhafte Ereignisse oder Entwicklungen Arbeitsplätze bedrohen könnten. Für einen solchen Fall haben wir Vorsorge getroffen durch entsprechende Vereinbarungen mit unseren Tarifpartnern.

Um unsere Arbeitsplätze dauerhaft und auch im Krisenfall zu sichern, haben wir mit unseren Tarifpartnern Vereinbarungen getroffen. Für einen Krisenfall, wie beispielsweise Verkehrsrückgänge infolge eines Terroranschlags oder die Gefahr einer Verbreitung von Krankheiten mit Seuchengefahr, haben Unternehmensleitung und Betriebsrat die „Betriebsvereinbarung über Sofort- und Vorsorgemaßnahmen bei Krisenereignissen mit Betriebsstörung“ geschlossen. Sie sieht für den Krisenfall unter anderem die Einschränkung übertariflicher Leistungen und den Abbau von Überstunden vor. Mit ihr können wir in solchen Situationen flexibel reagieren.

Gemeinsam gegen die Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste



Mit dem sogenannten „**Zukunftsvertrag 2018**“ haben wir auf den wachsenden Kostendruck in einem Teilbereich unseres ganzheitlichen Dienstleistungsangebots am Flughafen Frankfurt, den Bodenverkehrsdienstleistungen, reagiert. Betriebsbedingte Kündigungen konnten so verhindert werden, der Vertrag sieht ihren Ausschluss bis 2018 vor.

In der gewonnenen Zeit arbeiten wir unternehmensintern an der Produktivität dieses Geschäftsbereichs. Gleichzeitig wirken wir nach außen auf eine für die Flughäfen und ihre Beschäftigten positive Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen hin. Die von der Europäischen Kommission diskutierte Marktöffnung für Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen würde den Wettbewerbs- und Kostendruck weiter erhöhen. Darüber hinaus hätte eine zwingende Ausweitung auf mindestens drei, statt wie bisher zwei Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen pro Standort negative Auswirkungen auf die Betriebssicherheit und Qualität der Bodenprozesse am Flughafen Frankfurt.

Ein entsprechender Verordnungsentwurf wurde zwar vom Europäischen Parlament in Straßburg im Dezember 2012 abgelehnt und in einem zweiten Votum zur Überarbeitung an die zuständigen Ausschüsse des Europaparlaments zurückverwiesen. Diese Entscheidungen wurden begleitet von Protestaktionen zahlreicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter europäischer Flughäfen. Von den in Straßburg zur gemeinsamen Kundgebung angereisten 3.000 Flughafen-Beschäftigte kamen fast 1.800 von Fraport. Wir beobachten den weiteren Beschlussfassungsprozess und versuchen, Argumente für einen sicheren und hochwertigen Service auch gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern einzubringen.

Ja zu FRA!



Der Flughafen Frankfurt ist für die Entwicklung des gesamten Rhein-Main-Gebiets ein entscheidender Wirtschaftsfaktor: Rund 78.000 Arbeitsplätze sind direkt vom Flughafen-Betrieb abhängig, viele weitere indirekt. Für die hier beschäftigten Menschen ist es wichtig, dass die Bedeutung des Flughafens in der Öffentlichkeit angemessen wahrgenommen und diskutiert wird, denn ihre Zukunft ist mit der Zukunft des Flughafen-Standorts Frankfurt eng verbunden. Um eine differenzierte und sachliche Diskussion zu fördern, gründeten Fraport, die Deutsche Lufthansa AG und die Condor Flugdienst GmbH im Jahr 2012 die Initiative „**Ja zu FRA!**“.

Für den 1. März 2012 rief „Ja zu FRA!“ Beschäftigte und die Bevölkerung zu einer Kundgebung auf dem Frankfurter Römerberg auf, und gemeinsam wurde ein deutliches Zeichen für die Zukunft des Frankfurter Flughafens gesetzt. Rund 10.000 Menschen folgten dem Aufruf; Vertreter von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft brachten ihre Unterstützung für den Flughafen zum Ausdruck. Auf dem Podium waren neben den Vorstandsvorsitzenden und Betriebsratsvorsitzenden auch Beschäftigte und Auszubildende der Unternehmen. Gemeinschaftlich unterstrichen sie die Bedeutung des Luftverkehrsstandorts Frankfurt für Arbeitsplätze, Wohlstand und die Innovationskraft der gesamten Region.

Mit zahlreichen weiteren Aktionen weist „Ja zu FRA!“ auf die Anliegen der Beschäftigten und Unternehmen hin. Mit der Aktion „1000 Gründe für FRA!“ sammelt sie Argumente der Bürgerinnen und Bürger für den Flughafen-Standort. Mit der „Expedition Flughafen“ öffnete die Initiative die Tore des Flughafens für einen exklusiven Blick hinter die Kulissen.

Best-Practice-Beispiel



Die Bodenverkehrsdienste, die in einem teilliberalisierten Markt agieren, stehen unter erheblichem Wettbewerbs- und Kostendruck. Das Lohnniveau vergleichbarer Anbieter lag deutlich unter den Tariflöhnen, die auf Basis der alten Strukturen bei Fraport gezahlt wurden. Um die Bodenverkehrsdienste und damit Tausende von Arbeitsplätzen trotz zeitweilig negativer Wertbeiträge dauerhaft im Fraport-Konzern zu halten, haben die Geschäftsleitung und die Arbeitnehmervertretung 2009 den „Zukunftsvertrag 2018“ geschlossen. Nicht nur die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienste, sondern alle Beschäftigten der Fraport AG haben Einschränkungen bei übertariflichen Leistungen akzeptiert. Im Gegenzug wurde vertraglich festgelegt, dass betriebsbedingte Kündigungen bis 2018 ausgeschlossen sind.

Eine Besonderheit gegenüber Sanierungskonzepten in anderen Unternehmen war hierbei, dass der personalintensive Bereich der Bodenverkehrsdienste (BVD) die Senkung der Personalkosten nicht allein bewältigen musste. Vielmehr wurden alle Geschäftsfelder solidarisch in die Anpassungen eingebunden. Der Charakter der Gemeinschaftsaktion wurde außerdem noch durch die befristete Akzeptanz einer Unterdeckung bei den BVD sowie durch freiwillige Beiträge des Top-Managements unterstrichen.

Durch diese Gemeinschaftsaktion gewann Fraport Zeit, das vertraglich ebenfalls vereinbarte strikte Sachkostenmanagement umzusetzen, die Prozesse noch effizienter zu machen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der BVD wiederherzustellen.

Hierbei verfolgt das Unternehmen zwei übergeordnete Ziele: Es gilt, den Reisenden durch optimal aufeinander abgestimmte Bodenprozesse aus einer Hand weiterhin einen sicheren und schnellen Transport zu bieten und die Fluggesellschaften durch kurze Bodenzeiten bei der Minimierung ihrer Kosten zu unterstützen.

Das Zustandekommen des Vertrags bestätigt die gute Mitbestimmungskultur bei Fraport. Für das Engagement des Betriebsrats, das integrierte Geschäftsmodell am Flughafen Frankfurt aufrecht zu halten und eine Ausgliederung der Bodenverkehrsdienste zu verhindern, wurde dieser von der Jury des Deutschen Betriebsräte-Preises 2012 ausgezeichnet.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Schaffung von zusätzlichen rund 25.000 Arbeitsplätzen am Flughafen Frankfurt durch den Flughafen-Ausbau.	Schrittweise bis zur Vollausslastung der Kapazitäten	Siehe Beschäftigungserhalt und -ausbau	
Insgesamt bringt die Erweiterung nach Gutachter-Berechnungen zusätzlich rund 100.000 Arbeitsplätze.			



Diversity

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und befördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt.

Diversity-Beauftragte

Die strategische Ausrichtung und die konzeptionelle Weiterentwicklung des Diversity-Managements liegen in der Verantwortung der Beauftragten für „Diversity und Allgemeine Gleichbehandlung“. Diese berät den Vorstand und unterstützt die Geschäftsbereiche bei der Umsetzung von Maßnahmen. Zudem ist die Diversity-Beauftragte Ansprechpartnerin bei Beschwerden von Beschäftigten in Fällen von Diskriminierung oder Belästigung aufgrund von Merkmalen, die im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) der Bundesrepublik Deutschland genannt sind. Dazu zählen Geschlecht, ethnische Herkunft, Rasse, Religion, Weltanschauung, sexuelle Identität, Behinderung und Alter. Beschäftigte, die sich im Hinblick auf das AGG diskriminiert fühlen, können sich neben der Beauftragten für Diversity auch an den zuständigen Personalreferenten, eine interne Vertrauensperson und eine externe Ombudsfrau sowie den Betriebsrat wenden.

Diversity-Management weiterentwickelt

2012 arbeitete das Diversity-Management an der Erneuerung seiner strategischen Aktivitäten zur Förderung der Vielfalt. Dabei konzentrierten wir uns zunächst auf die Muttergesellschaft. Nach einer Bestandsaufnahme leiteten wir dort spezifische Maßnahmen für die Diversity-Schwerpunkte „Geschlecht“, „Alter“, „Behinderung“, „ethnische Zugehörigkeit/Nationalität“, „Religion/Weltanschauung“ und „sexuelle Orientierung“ ab und starteten übergreifende Initiativen. 2013 sollen die Neuerungen im Diversity-Management auf die Tochtergesellschaften und wesentlichen Beteiligungen ausgeweitet werden.

Ein umfassendes Diversity-Management wird immer wichtiger, weil es uns hilft, bestimmte Herausforderungen des demografischen Wandels, insbesondere den zunehmenden Mangel an Fachkräften zu bewältigen. Um qualifiziertes Personal zu rekrutieren und zu binden, gilt es, sich uns bietende Chancen zu ergreifen.

Neue Instrumente zur Förderung der Vielfalt

Fraport bekennt sich seit fünf Jahren zur [Charta der Vielfalt](#). In einem Vorstandsbrief wurden die Führungskräfte des Konzerns zu diesem Anlass auf ihre Verpflichtung zur Umsetzung von Diversity hingewiesen. Zur weiteren Sensibilisierung unseres Managements starteten wir 2012 außerdem Diversity-Workshops für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Führungsebenen drei und vier. Um die auf operativer Ebene begonnenen Diversity-Initiativen und -Maßnahmen zu stützen, gründeten wir ein Diversity Board, kommunizierten Diversity-Inhalte über interne wie externe Medien und führten Trainings in Unternehmensbereichen mit hoher kultureller Vielfalt durch. 2012 entwickelten wir zudem einen konzernweit gültigen [Verhaltenskodex](#) für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Er enthält unter

Förderung von Frauen



Um das Potenzial von Frauen als Leistungsträger zu nutzen und ihnen gerechte Chancen zu bieten, fördert Fraport gezielt die berufliche Entwicklung seiner Mitarbeiterinnen und unterstützt sie bei ihren außerberuflichen Herausforderungen.

Frauenanteil in Führungspositionen gesteigert

Die Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen ist ein wichtiges Ziel der Diversity-Strategie von Fraport. Bis 2018 wollen wir diesen Anteil bei der Muttergesellschaft von rund 20 Prozent auf 25 bis 35 Prozent steigern. Um unsere Fortschritte hierbei zu objektivieren, haben wir den Key Performance Indikator (KPI) „Frauenanteil in Führungspositionen“ entwickelt. Er dient der Definition unserer Ziele, der Steuerung unserer Maßnahmen sowie der Erfolgskontrolle. In Verbindung mit diesem KPI erheben wir weitere Kennzahlen:

- „Anteil von Frauen bei Neueinstellungen“
- „Frauenanteil in Assessmentcentern zur Auswahl von Führungskräften“
- „Zufriedenheit der weiblichen Mitarbeiter“, gemessen über das Fraport-Barometer
- „Teilzeitquote von Frauen in Führungspositionen“

2012 haben wir zudem beschlossen, auch bei Männern Teilzeitbeschäftigungen in Führungspositionen zu fördern. Die für Frauen in Führungspositionen angestrebte Teilzeitquote wollen wir auch für Männer erreichen. Dazu diskutierten 40 interessierte Väter von Lufthansa und Fraport auf Einladung der Diversity-Beauftragten Ende September 2012 über die Vereinbarkeit von Führung und Erziehung. Um Frauen für Führungspositionen zu qualifizieren, haben wir im Jahr 2012 verschiedene Maßnahmen durchgeführt: Erstmals veranstalteten wir die Seminarreihe „Frauen in Führung“. Das Kursprogramm, das unter anderem Angebote zu den Themen „Verhandlung in eigener Sache“, „Selbstpräsentation und Selbstvermarktung“ sowie „Starke Frauen“ beinhaltet, ist regelmäßig ausgebucht. 2013 soll es noch weiter ausgebaut werden.

Im September 2012 startete der 14. Zyklus des [Cross-Company-Mentoring-Programms](#). Die Fraport AG engagiert sich zudem im „MentorinnenNetzwerk“. In diesem Zusammenschluss aller hessischen Universitäten und Fachhochschulen werden Studentinnen und Doktorandinnen für ein Jahr von einer berufserfahrenen Mentorin beim beruflichen Ein- und Aufstieg unterstützt.

Engagement für kulturelle Vielfalt



Die interkulturelle Kompetenz unserer Beschäftigten ist für Fraport als international ausgerichteter Konzern von besonderer Bedeutung. Fraport fördert das Verständnis ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die unterschiedlichen persönlichen Hintergründe von Kollegen und unterstützt die Zusammenarbeit. Hierzu wurde eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet, mit denen Fraport die Akzeptanz und Toleranz gegenüber religiösen Überzeugungen fördern und kulturelle Unterschiede besser in den Arbeitsalltag integrieren möchte: Passagieren und Beschäftigten stellen wir ergänzend zu den bestehenden [Andachtsräumen 2012 auch Räumlichkeiten](#) für Besinnung und religiöse Glaubensbekundung zur Verfügung. Außerdem organisierten wir zielgruppenorientierte Schulungen in Arbeitsbereichen mit hoher religiöser beziehungsweise kultureller Vielfalt.

Integration von Menschen mit Einschränkungen



Die Integration von Menschen mit gesundheitlichen und körperlichen Einschränkungen in alle Beschäftigungsbereiche des Unternehmens ist ein Ziel der Personalpolitik von Fraport. Wir bieten unseren Beschäftigten mit Behinderungen dieselben Chancen zum Aufstieg und zur Entfaltung ihrer Fähigkeiten wie allen anderen Beschäftigten im Konzern. Festgeschrieben ist dies in der 2006 geschlossenen [Integrationsvereinbarung](#).

Insgesamt arbeiteten im Jahr 2012 in der Muttergesellschaft 1.263 Schwerbehinderte und Gleichgestellte, das entspricht einer Schwerbehindertenquote von 11,3 Prozent. Diese Werte liegen – wie auch in den Jahren zuvor – deutlich über den in Deutschland gesetzlich geforderten 5 Prozent. Hierzu tragen auch maßgeschneiderte Programme, wie zum Beispiel Fortbildungskurse für sehbehinderte oder hörgeschädigte Menschen, bei.

2012 ergriffen wir weitere Maßnahmen, um unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Behinderungen die Ausübung ihrer Beschäftigung zu erleichtern:

Förderprojekte für Menschen mit Einschränkungen

Von Juli bis September 2012 veranstalteten wir erstmalig einen Deutschkurs für Menschen mit Hörschädigung. Ihnen wurden hierbei Kenntnisse von Satzstellung und Formulierung vermittelt. Die Teilnehmenden bewerteten den Unterricht als sehr wertvoll. Für sehbehinderte beziehungsweise hörbehinderte Schüler richteten wir Praktikumsplätze zur Berufsorientierung ein.

Sexuelle Orientierung



Respekt und Wertschätzung ist bei Fraport unabhängig von der individuellen sexuellen Orientierung. Bei uns soll niemand seine sexuelle Identität aus Angst vor Diskriminierung verheimlichen müssen.

Best-Practice-Beispiel



Cross-Company-Mentoring

Im September 2012 startete Fraport mit einer Veranstaltung am Flughafen Frankfurt den 14. Zyklus des Cross-Company-Mentoring-Programms: Gemeinsam mit acht weiteren Unternehmen möchte Fraport qualifizierte Frauen auf gehobene Fach- und Führungspositionen vorbereiten. Cross-Company-Mentoring bedeutet bei diesem Programm, dass eine Mitarbeiterin von Fraport ein Jahr lang mit einer Mentorin oder einem Mentor eines anderen Unternehmens zusammenarbeitet und umgekehrt. Dabei stehen die persönliche Weiterentwicklung, der Austausch von Fach- und Erfahrungswissen und das Kennenlernen anderer Unternehmenskulturen im Vordergrund.

An der Auftaktveranstaltung nahmen etwa 120 Gäste teil, darunter Mentorinnen und Mentoren aus den Unternehmen Axel Springer Verlag, Bosch, Commerzbank, Deutsche Bank, Hewlett Packard, Lufthansa, Merck, Sanofi und Fraport. In Vorträgen und Diskussionsrunden wurden die Kooperationspartner in das Programm eingeführt.

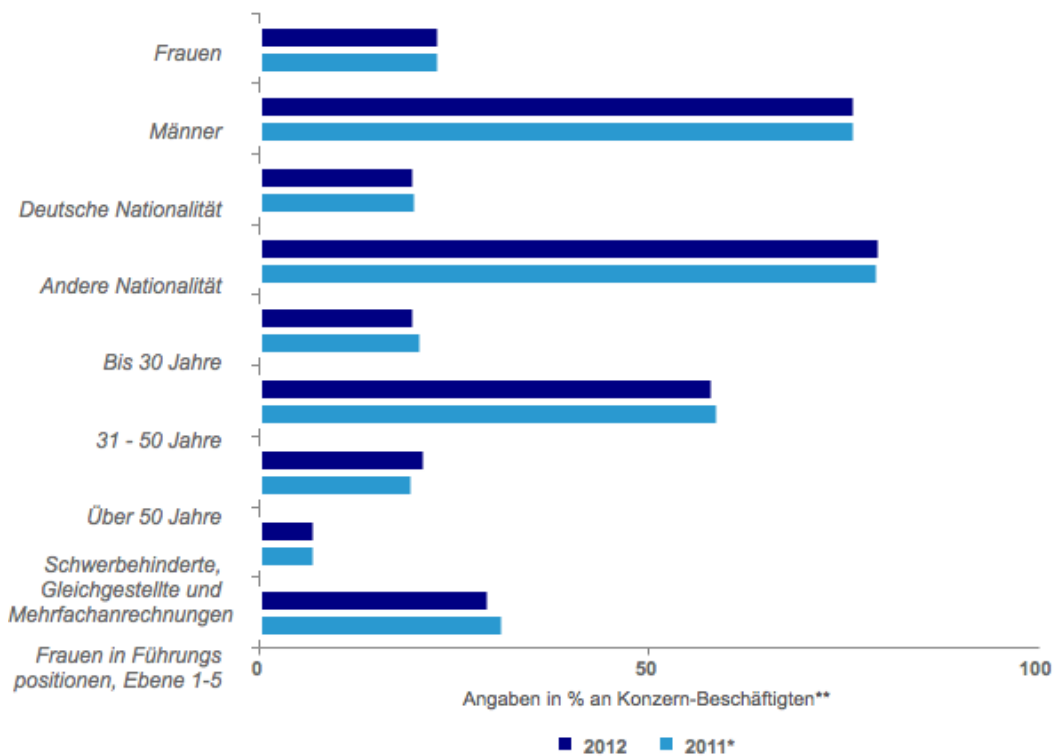
Mentoring spielt bei Fraport schon seit 2004 eine wichtige Rolle: Im „MentorinnenNetzwerk“ unterstützen Mentorinnen aus unserem Konzern weibliche Studierende, Absolventinnen und Doktorandinnen in naturwissenschaftlichen und technischen Fächern bei ihrer beruflichen Entwicklung. Im Frühjahr 2013 startete das neue Programm mit Schwerpunkten in den Bereichen Bioverfahrenstechnik, Materialwissenschaft, Umweltwissenschaft und Physik. Im Jahr 2012 haben 22 Fraport-Mitarbeiterinnen auf diese Weise ihr Wissen weitergegeben.

Attraktiv ist das Programm für die Mentorinnen auch wegen der vielfältigen Möglichkeiten, an Trainings- und Networking-Veranstaltungen teilzunehmen.

Kennzahlen



Fraport-Konzern: Kennzahlen Diversity



* Wert angepasst

** Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI)

Status Zielerreichung

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen auf 25-35 % innerhalb der Fraport-Muttergesellschaft	2018	Erhöhung der Teilzeitquote von Frauen und Männern in Führungspositionen	Anteil Führungskräfte in Teilzeit 2012: 6,5% (2011: 6,5%)
		Weiterentwicklung unterstützender Kennzahlen	<p>Frauenanteil in Führungspositionen wurde als KPI bestimmt. Ab 2013 zusätzlich Erhebung unterstützender Kennzahlen wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil Frauen • bei Neueinstellungen • im Potential-AC • Mitarbeiterzufriedenheit von Frauen (Basis: Fraport-Barometer)
		Analyse der Gehaltsentwicklung von Frauen	Erhebung der Daten, gemeinsam mit dem Institut der deutschen Wirtschaft, im

			Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
		Entwicklung spezifischer Trainings und Schulungen für Frauen	Ausrichtung zielgruppenadäquater Seminare und Einzelcoachings für Frauen in Führung beziehungsweise mit Führungspotenzial
		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze	2012 Erhöhung der Anzahl von Krippenplätzen in bestehenden Einrichtungen um ca. 25%, weitere bedarfsgerechte Erhöhung geplant
Förderung von Fach- und Führungskräften mit Migrationshintergrund	2020	Entwicklung und Implementierung Konzept für Fach- und Führungskräfte	In Erarbeitung



Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Angesichts des demografischen Wandels ist es heute wichtiger denn je, die Arbeitsfähigkeit und Motivation unserer Beschäftigten dauerhaft zu bewahren. Es gilt außerdem, Unfällen und anderen Gesundheitsgefahren am Arbeitsplatz vorzubeugen. Für unser umfassendes Engagement im Gesundheitsschutz wurden wir beim „Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit“ im November 2012 mit dem Zertifikat „Move Europe-Partner Excellence“ ausgezeichnet.

Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Unfälle und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage kontinuierlich zu senken. Parallel dazu soll die Anwesenheitsquote mittelfristig stabilisiert und langfristig gesteigert werden. Jährlich publizieren wir unsere Herausforderungen und Leistungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz in einem umfassenden [Konzern-Arbeits- und Gesundheitsschutzbericht](#). Der Vorstand, der Konzernbetriebsrat und der Betriebsrat der Fraport AG fördern präventive Strategien im Arbeits- und Gesundheitsschutz mit der einvernehmlichen Zielsetzung, Nachteile für Beschäftigte sowie Kosten zu vermeiden. Gemeinsam haben sie eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und diese in den Konzernrichtlinien verankert.

Zehn Grundsätze im Arbeits- und Gesundheitsschutz für sicheres Arbeiten

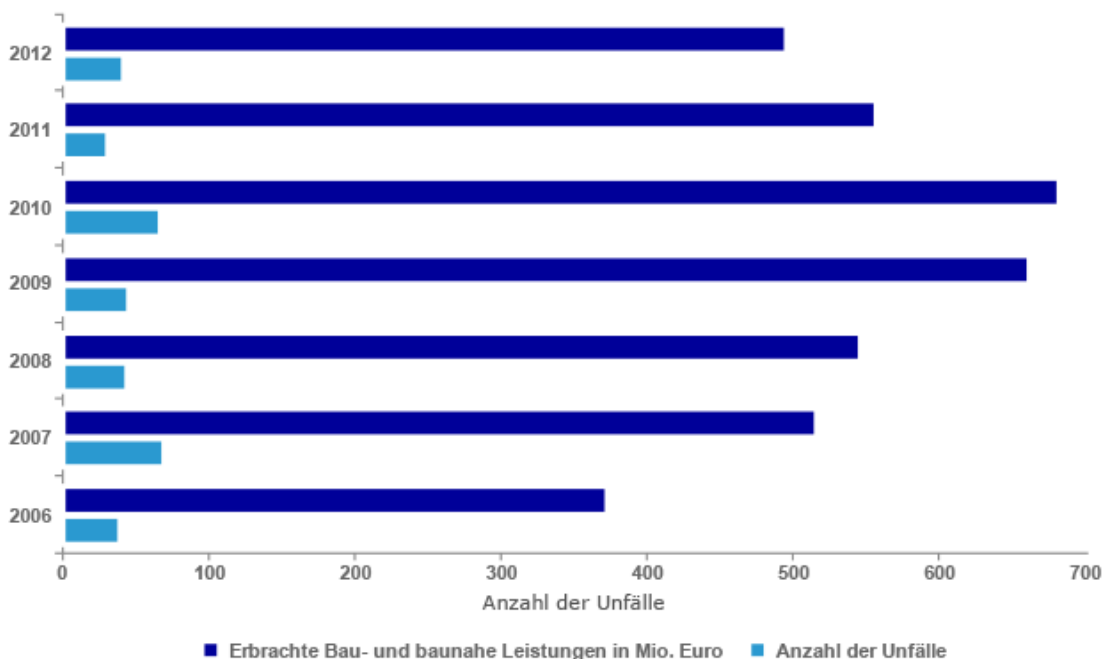
Kernbestand der Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sind folgende zehn Grundsätze für sicheres Arbeiten:

1. Jede arbeitsbedingte Verletzung und Erkrankung ist vermeidbar.
2. Wir akzeptieren kein sicherheits- oder gesundheitsgefährdendes Handeln.
3. Das Management stellt ausreichende Ressourcen zur Verfügung.
4. Alle Führungskräfte nehmen ihre Vorbildfunktion bewusst wahr.
5. Jeder Beschäftigte ist selbst verantwortlich für die Erhaltung seiner Gesundheit und mitverantwortlich für die Gesundheit seiner Kollegen.
6. Die aktive Einbindung und Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist von entscheidender Bedeutung.
7. Regeln und Vorschriften werden eingehalten.
8. Erkannte Mängel sind umgehend zu beseitigen.
9. Alle Zwischenfälle werden untersucht, um zukünftige Verletzungen und Sachschäden zu vermeiden.
10. Wir stellen uns einer regelmäßigen Überprüfung durch Audits auf allen Ebenen.

Die konsequente Umsetzung der Gebote der Arbeitssicherheit ist für Fraport selbstverständlich. Sie betreffen am Flughafen nahezu alle Bereiche, angefangen von umfangreichen Bauarbeiten – teilweise in Zusammenarbeit mit externen Bauunternehmen – den Verkehr auf dem Betriebsgelände und Vorfeld, den Umgang mit Gefahrstoffen bis hin zum normalen Büroalltag. Zur Gewährleistung der Sicherheit in gemeinsamen Arbeitsbereichen am Standort Frankfurt arbeitet die Fraport-Muttergesellschaft eng mit den Töchtern zusammen.

Gerade Baustellen bergen ein erhöhtes Unfallrisiko und erfordern besondere Schutzmaßnahmen. Der Bereich Arbeitsschutz berät alle Bauprojekte über ihre gesamte Laufzeit hinweg. Grundlage der Beratung ist die allgemein verbindliche Baustellenverordnung. Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren des Bereichs überwachen ihre Einhaltung.

Anzahl der Unfälle externer Beschäftigter auf dem Fraport-Gelände



Hinweis:

Die Grafik zeigt die Anzahl der Unfälle in Relation zu den erbrachten Bau- und baunahen Leistungen (angegeben in Mio. Euro). Erfasst werden grundsätzlich alle Ereignisse, bei denen Beschäftigte von Fremdfirmen auf dem Gelände der Fraport AG verletzt werden. Die Statistik erfasst auch solche Vorfälle, die nicht der klassischen Definition eines Arbeitsunfalls (Ausfalltage > 3 Arbeitstage) entsprechen, sondern bei denen der betroffene Beschäftigte selbstständig die Klinik aufgesucht hat und nach einer ärztlichen Versorgung wieder an die Arbeitsstelle zurückgekehrt ist.

Wo Fraport mit externen Bauunternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen unter den Beteiligten abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt. Um einen sicheren und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, hat der Bereich Arbeitsschutz mit dem Aufbau eines übergreifenden Netzwerks begonnen. An der Auftaktveranstaltung des Projekts im Juni 2012 beteiligten sich unter anderem Vertreter des Bauhaupt- und Nebengewerbes sowie der zuständigen Behörden und Berufsgenossenschaften.

Wo Arbeitnehmerüberlassungskräfte zum Einsatz kommen, sind sie beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gleichgestellt. In einer regulären Einarbeitungsphase werden sie mit den Anforderungen der Arbeitssicherheit an ihren Arbeitsplätzen vertraut gemacht.

Auf dem Vorfeld wickeln wir eine hohe Zahl an Fracht- und Personentransporten ab. Um hierbei die Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, legen wir großen Wert auf die Fahrsicherheit unseres Personals. Deshalb führt Fraport regelmäßig Fahrschulungen sowie „Auffrischungstrainings“ für Fahrer, die gegen Verkehrsregeln verstoßen haben, durch. Nachweislich konnten wir so die Zahl der innerbetrieblichen Schadensereignisse reduzieren.

Der Umgang unserer Beschäftigten – wie auch für die Beschäftigten der Fremdfirmen – mit Gefahrstoffen ist nach der

Betriebssicherheitsverordnung und der Gefahrstoffverordnung geregelt. In den relevanten Arbeitsprozessen setzen wir die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) und die Vorgaben der jeweiligen Gefahrstoff-Datenblätter um. Wenn Gefährdungen bei Tätigkeiten mit Gefahrstoffen nicht auszuschließen sind, müssen diese durch geeignete Maßnahmen minimiert werden (Minimierungsgebot). Dieses Minimierungsgebot ist Bestandteil der Gefährdungsbeurteilungen der Fraport AG. Die Reduzierung der Gefahrstoffe erfolgt im Rahmen der Produktbewertung, das heißt unter anderem, dass besonders gefährliche Stoffe und Produkte (sehr giftige, giftige, krebserzeugende, fruchtschädigende Chemikalien) nicht eingesetzt werden dürfen.

Die Fraport-Betriebschaft wird regelmäßig im Hinblick auf Arbeitssicherheit und Unfallverhütung geschult. Beispiele im Jahr 2012 sind der Arbeitssicherheitstag mit unseren Auszubildenden und ein Führungskräfteforum zur Sensibilisierung der leitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine wirkungsvolle Gefahrenprävention am Arbeitsplatz. Speziell für Führungskräfte wurden weiterhin Sondernveranstaltungen zu den Themenschwerpunkten „Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz“, „Betriebsrichtlinie“, „Neue Arbeitsstättenregeln“ und „Psychische Belastungen“ angeboten. Außerdem initiierten wir 2012 wie jedes Jahr eine „Jahreshauptversammlung Sicherheit und Gesundheit“. Unter dem Motto „Ihre Gesundheit in sicheren Händen“ erhielten die anwesenden 230 Beschäftigten praktische Tipps zum sicheren Autofahren im Straßenverkehr und auf dem Vorfeld sowie für den Umgang mit Stress und psychischen Belastungen.

Das umfangreiche Schulungsangebot wurde 2012 durch die Erarbeitung eines E-Learning-Moduls für die administrativen Bereiche der Fraport AG erweitert. Dies ermöglicht effizientes Lernen, individuelle Bedürfnisse und Lerngeschwindigkeiten werden berücksichtigt.

Analysen zum Arbeitsschutz 2012

Sollte es trotz der umfangreichen Arbeitsschutzmaßnahmen zu einem meldepflichtigen Arbeitsunfall kommen, wird mit den Beschäftigten ein sogenanntes Unfallanalysegespräch geführt. Dieses dient dazu, die Ursachen des Arbeitsunfalls zu ermitteln und entsprechende Schutzmaßnahmen abzuleiten. Neben den Analysegesprächen untersuchten wir 2012 auch die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes und analysierten das körperliche und psychische Belastungspotenzial verschiedener Tätigkeiten:

- Um die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes zu verbessern, werden kontinuierlich die Gefährdungsbeurteilungen überprüft und Schnittstellenkontrollen durchgeführt.
- Mit dem Ziel, arbeitsbedingte Gesundheitsrisiken am menschlichen Bewegungsapparat (Muskeln, Bänder und Skelett) zu reduzieren, begannen wir, Belastungen mithilfe eines Belastungskatasters zu ermitteln und geeignete Maßnahmen abzuleiten.
- Bei den Bodenverkehrsdiensten erfolgte an verschiedenen Arbeitsplätzen eine objektive Erfassung psychischer Belastungen durch ein Analyseteam. Im Rahmen nachfolgender Workshops wurden Handlungsempfehlungen zur Reduktion von Fehlbelastungen beziehungsweise zur besseren Bewältigung der Belastungen abgeleitet. Im Bereich der Fluggastkontrolle wurde ebenfalls begonnen, die psychische und physische Belastung des dort beschäftigten Personals zu untersuchen. Beide Projekte werden 2013 fortgesetzt.

Auch an den Standorten in Peru und Bulgarien wurden Risiken analysiert und die Bedingungen für den Arbeits- und Gesundheitsschutz daraufhin weiter verbessert. Die Betreibergesellschaft der bulgarischen Standorte [Varna und Burgas](#) erfasste Risikofaktoren im Arbeitsplatzumfeld und leitete daraus ein Risikomanagementprogramm ab. Unsere Gesellschaft, die den Flughafen in [Lima, Peru](#) betreibt, gründete 2012 das Arbeitsschutzgremium „COSSO – Comité de Seguridad y Salud Ocupacional“, das ebenfalls Risikoanalysen durchführt und daraus Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen entwickelt.

Gesundheitsschutz



Das Fraport-Gesundheitsmanagement (FGM) verfolgt das Ziel, die gesundheitsfördernde Gestaltung von Arbeit, Organisation und Verhalten am Arbeitsplatz systematisch in die betrieblichen Strukturen und Prozesse zu integrieren. Zu den ergriffenen Maßnahmen und Aktionen gehören zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote, angefangen von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen über kostenlose Gripeschutzimpfungen bis hin zu Rückentraining und -therapie in einem eigenen Studio oder an der Arbeitsstelle. Zudem werden im Rahmen der Gesundheitsförderung auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen und – wo möglich – mit geeigneten Programmen, wie der Aktion „Nichtraucherexpress“, Unterstützung angeboten.

Ein wichtiges Gremium zur Steuerung unserer Programme zum Gesundheitsschutz ist der 2011 eingerichtete Lenkungsausschuss zum Gesundheitsmanagement. 2012 trafen sich dessen Mitglieder sechs Mal, um Trends, Strategien und Konzepte zu diskutieren, Maßnahmen zu planen und deren Umsetzung zu kontrollieren.

Steigerung der Anwesenheitsquote

Fraport hat sich in seinem Nachhaltigkeitsprogramm die mittelfristige Stabilisierung und langfristige Steigerung der Anwesenheitsquote zum Ziel gesetzt. Bereits 2011 haben wir hierzu das Projekt „Steigerung der Anwesenheitsquote“ gestartet. Flächendeckend und unter Einbeziehung der Beschäftigten wurden 2011 betriebliche Belastungen sowie ressourcen- beziehungsweise gesundheitsfördernde und motivierende Maßnahmen identifiziert. Dazu gehört beispielsweise die Durchführung einer Work-Balance-Studie zur Erkennung und Verringerung psychischer und physischer Belastungen in der [Fluggastkontrolle](#).

2012 wurde das Projekt um folgende Maßnahmen erweitert:

- Kooperation von Arbeitsmedizin und Schwerbehindertenvertretung zur individuellen Betreuung von psychisch erkrankten Beschäftigten
- Durchführung von 60 Gesundheitsworkshops und -zirkeln bis Ende 2013
- Start des „Gesamtkonzepts Firmenfitness“ im Januar 2013 mit dem Ziel, das Fitnessangebot am Standort Frankfurt auszuweiten und unseren Beschäftigten durch Kooperationen mit lokalen Fitnessanbietern vergünstigte Trainingsangebote zu ermöglichen
- Fraport-weite Vermarktung der Hotlines der Krankenkassen für medizinische Fragestellungen, um unseren Beschäftigten lange Wartezeiten in Facharztpraxen zu ersparen
- „Gesundheit im Gleichgewicht“ – ein sechsmonatiges Begleitprogramm, um unseren Beschäftigten mehr Gesundheitskompetenz zu vermitteln
- Etablierung und Erweiterung eines Gesundheitsportals um interaktive Elemente, wie beispielsweise eine Sportpartnerbörse

Gesundheitsworkshops und -zirkel

2012 haben wir in mehreren Unternehmensbereichen freiwillige Gesundheitsworkshops und -zirkel etabliert. Die Veranstaltungen finden während der Arbeitszeit statt und richten sich an Beschäftigte einzelner Abteilungen. Ziel ist es, anknüpfend an die Entwicklung der Krankenquote und der Unfallzahlen für die Gesunderhaltung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter relevante Einflussfaktoren zu erarbeiten. Durch diese Beteiligungsmöglichkeit fühlen sich die Kollegen in ihrer individuellen Kompetenz für ihre Arbeitsstätte ernst genommen und erleben die entwickelten Lösungen als persönliche Erfolgserlebnisse.

Während die Gesundheitsworkshops als einmalige Veranstaltungen in größeren Gruppen mit sechs bis zehn Teilnehmern stattfinden, treffen sich die Gesundheitszirkel mehrmals im kleineren „Kreis“ von vier bis fünf Beschäftigten. Bis Ende Dezember 2012 fanden neun Workshops sowie acht Zirkelsitzungen statt. Im gesamten Projektzeitraum, der im Dezember 2013 endet, sollen bis zu 60 Veranstaltungen durchgeführt werden. Von dem Projekt erwarten wir uns langfristig einen deutlichen Beitrag zur Senkung des Krankenstands, eine Verringerung der Zahl der Arbeitsunfälle sowie eine intensivere Bindung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an unser Unternehmen.

Erweiterter Versicherungsschutz in Varna und Burgas

In [Varna und Burgas](#) haben wir 2012 begonnen, die Krankenversicherungsleistungen für unsere Beschäftigten zu erweitern. So werden jetzt beispielsweise kurative und rehabilitierende Leistungen sowie die Versorgung im Krankenhaus mit abgedeckt. Außerdem haben wir die individuellen Gesundheitskontrollen intensiviert und aufbauend auf den Ergebnissen Risikogruppen für bestimmte Erkrankungen identifiziert. Der Gesundheitszustand dieser Beschäftigten wird regelmäßig überprüft.

GCS verbessert Prävention

Unsere Konzerntochter Gesellschaft für Cleaning Services mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG (GCS) hat den präventiven Gesundheitsschutz intensiviert: In Zusammenarbeit mit der AOK wurde „[Der Gesundheitscoach](#)“, ein Seminarprogramm zu Themen wie Bewegung, Ernährung oder Stressbewältigung überarbeitet. Unter dem Motto „Gesundheit als Führungsaufgabe und Wettbewerbsfaktor verstehen“ wurde das Thema Gesundheitsvorsorge außerdem in die „[Fit und Smart](#)“-Schulungsreihe für Vorarbeiter und Objektleiter integriert. Im Januar begann GCS im Anschluss an eine Reihe von Gesundheitsworkshops mit einem [Jobcoaching](#) für Objekt- und Bereichsleiter. Bei dieser Maßnahme begleitete ein Trainer den jeweiligen Bereichsleiter in seinen Arbeitsbereich mit Rat zum Umgang mit Krankheitsfällen unter den Beschäftigten, Gesprächsführung und Deeskalation von Konfliktsituationen.

Stakeholder-Dialog



Mitarbeiterereinbindung auf Ausschussebene

Die Beschäftigten der Fraport AG haben im Bereich der Arbeits- und Verkehrssicherheit die Möglichkeit, sich in Unternehmensprozesse einzubringen. Fraport betreibt in Frankfurt unterschiedliche, zum Teil paritätisch mit

Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern besetzte Ausschüsse zu den Handlungsfeldern Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit.

Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) befasst sich mit den operativen Fragen des Arbeitsschutzes in der Muttergesellschaft. Zu den ständigen Mitgliedern gehören Repräsentanten der Schwerbehindertenvertretung und des Betriebsrats, der leitende Betriebsarzt, die leitende Sicherheitsfachkraft, der Personalleiter und fünf ausgewählte Sicherheitsbeauftragte aus den Unternehmensbereichen. Zu spezifischen Fachfragen im Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz werden im Einzelfall Experten von technischen Fachabteilungen und Sachkundige aus betroffenen Bereichen hinzugezogen. 2012 kam das Gremium viermal unter dem Vorsitz des Arbeitsdirektors zusammen.

2012 wurde auf Konzernebene zusätzlich der Konzern-Arbeitsschutzausschuss (K-ASA) eingeführt. Aufgabe des Gremiums ist es, konzernweite Grundsatzentscheidungen zur Vereinheitlichung im Arbeits- und Gesundheitsschutz zu treffen. Feste Mitglieder sind der leitende Sicherheitsingenieur, die leitende Betriebsärztin, die Konzernschwerbehindertenvertretung und der Konzernbetriebsrat sowie alle Geschäftsführungen der Mehrheitsbeteiligungen am Standort Frankfurt. Außerdem sind Geschäftsführungen und Betriebsratsmitglieder von Tochterunternehmen mit besonders hoher Beschäftigtenanzahl als ständige Mitglieder im Ausschuss vertreten. Im Jahr 2012 traf sich der K-ASA zwei Mal. Dabei hatte ebenfalls der Arbeitsdirektor den Vorsitz.

Als drittes Gremium betreibt Fraport den Verkehrssicherheitsausschuss. Dieser ist, anders als die Arbeitsschutzausschüsse, paritätisch aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern der Muttergesellschaft zusammengesetzt und trifft sich mindestens ein Mal monatlich. Der Verkehrsausschuss befasst sich im Betriebs- und Vorfeldbereich mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu werden je nach Bedarf Vertreter der Fachabteilungen hinzugezogen. Das Gremium analysiert verschiedene Problemfelder, wie gemeldete Unfallereignisse oder spezielle Verkehrsproblematiken, und richtet im Rahmen gutachterlicher Stellungnahmen Empfehlungen zur Verbesserung der jeweiligen Situation an die Unternehmensleitung.

Kennzahlen



Krankenquote und Berufskrankheiten

Fraport-Konzern	2011**	2012
Anwesenheitsquote (in %)	93,9	93,5
Krankenquote (in %)	6,1	6,5
krankheitsbedingt	6,0	6,4
arbeitsunfallbedingt*	0,1	0,1
Berufskrankheiten (Anzahl)	0	3

Fraport-Muttergesellschaft	2011	2012
Anwesenheitsquote (in %)	93,5	93,5
Krankenquote (in %)	6,5	6,5
krankheitsbedingt	6,3	6,3
arbeitsunfallbedingt*	0,2	0,2
Berufskrankheiten (Anzahl)	0	3

* ohne Sport-, Wege- und private Unfälle

** Wert angepasst

Arbeitsunfälle

Fraport-Konzern	2011**	2012
Unfälle*	643	666
pro 1.000 Mitarbeiter*	29,3	30,0
mit Todesfolge	0	0
Ausfalltage*	9.187	10.152

Fraport-Muttergesellschaft	2011	2012
Unfälle*	292	325

pro 1.000 Mitarbeiter*	24,2	26,6
mit Todesfolge	0	0
Ausfalltage*	4.763	5.788

* meldepflichtig

** Wert angepasst

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Kontinuierliche Reduktion der Unfallereignisse (Gesamtunfälle) und der unfallbedingten Ausfalltage	2015	Etablierung eines Konzern-Arbeitsschutzausschusses (K-ASA)	K-ASA seit März 2012 aktiv
		Verbesserung der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der unternehmensweiten Gefährdungsbeurteilungen • Durchführung einer Schnittstellenkontrolle
		Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung von Belastungen mit Hilfe eines Belastungskatasters • Ableitung von Maßnahmen
		Entwicklung und Umsetzung präventiver, arbeitsorganisatorischer sowie gesundheits- und kompetenzfördernde Maßnahmen zur Verminderung arbeitsbedingter psychischer Gefährdungen	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung psychischer Belastungen bei den BVD und der Fluggastkontrolle • Ableitung von Handlungsempfehlungen • Fortsetzung 2013 beschlossen
Mittelfristige Stabilisierung und langfristige Steigerung der Anwesenheitsquote	2015/2020	Gemeinsames Projekt Arbeitsmedizin und Schwerbehindertenvertretung zur individuellen Betreuung von psychisch erkrankten Beschäftigten	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt 2011 begonnen • Ende 2012 Vorstellung Erfahrungsbericht und Konzept zur Verbesserung • ab 2013 Erprobung der Maßnahmen
		Ausweitung Gesundheitsworkshops und Gesundheitszirkel	In 60 Bereichen wurden beziehungsweise werden in den Jahren 2012 und 2013 Belastungen und deren Ursachen identifiziert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet und umgesetzt.
		Umsetzung „Gesamtkonzept Firmenfitness“ ab Januar 2013	Ausweitung des Fitnessangebots am Standort Flughafen um ein Fitness-Mobil. Einführung eines Zuschusses zu Fitnesstrainings am Wohnort.

	Durchführung „Work-Balance-Studie“ zur Erkennung und Verringerung psychischer und physischer Belastungen bei der Fluggastkontrolle	
--	--	--

Siehe [Sicherheit im Luftverkehr](#)

Sie befinden sich hier: Beschäftigte > Aus- und Weiterbildung



Aus- und Weiterbildung

Die Gewinnung und Bindung von Nachwuchskräften ist angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels eines der wichtigsten Ziele der Personalarbeit von Fraport. Gute Aus- und Weiterbildungsangebote leisten einen wichtigen Beitrag dazu. Sie machen unser Unternehmen attraktiv und tragen dazu bei, qualifiziertes und motiviertes Personal langfristig zu binden.

Zum 31. Dezember 2012 beschäftigten wir insgesamt 381 Auszubildende, das entsprechende Budget hierfür belief sich auf rund acht Millionen Euro. Wir schlossen 133 neue Ausbildungsverträge – ein Rekord. Geplant hatten wir sogar, 138 Ausbildungsplätze bereitzustellen, doch wir konnten nicht alle Plätze besetzen. Das im „[Zukunftsvertrag 2018](#)“ festgeschriebene Ziel, jährlich 110 neue Ausbildungsplätze bereitzustellen, haben wir 2012 wegen des besonderen Rekrutierungsbedarfs von technischem Fachpersonal und Werkfeuerwehreuten übererfüllt.

Ebenso wichtig wie die Ausbildung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist die Weiterbildung unserer Beschäftigten. Hierzu bieten wir ihnen vielfältige Möglichkeiten zur fachlichen Qualifizierung und persönlichen Weiterbildung. Zentrale Plattformen für den Wissens- und Erfahrungsaustausch sind dabei die Schulungseinrichtungen Fraport-Academy und Fraport-College. 2012 lag die konzernweite Weiterbildungsquote bei 5,7 Tagen je Beschäftigten.

Ausbildung



Unser Ausbildungsangebot ist bedarfsorientiert. Wir erheben jedes Jahr den Fachkräftebedarf im Unternehmen und richten unsere [Ausbildungskonzepte](#) entsprechend aus. Die Bandbreite der insgesamt 28 angebotenen Ausbildungsberufe umfasst sowohl technische Disziplinen, wie Anlagenmechanik, Gebäudereinigung und Wirtschaftsingenieurwesen, als auch kaufmännische Berufsfelder, wie Informatik und Luftverkehr. Mit Auslandspraktika bei einer unserer Gesellschaften in Europa, Afrika, Asien oder Südamerika bieten wir zusätzliche Anreize und vermitteln die für einen international operierenden Konzern nötigen Erfahrungen und Kompetenzen. Unsere Auszubildenden gehören regelmäßig zu den besten Absolventen der Prüfungen durch die Industrie- und Handelskammer (IHK) Frankfurt; der Anteil der Abbrecher ist mit weniger als drei Prozent äußerst gering.

Starthilfe für lernschwache Jugendliche

Die Integration junger Menschen ist eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe, der wir uns in unserer Personalarbeit stellen. Fraport hat in ihrem Nachhaltigkeitsprogramm das Ziel definiert, lernschwächere Jugendliche in das Berufsleben zu integrieren. Mit dem Programm „[Startklar](#)“ richten wir uns seit Mitte 2012 speziell an junge Menschen mit schwächeren Schulabschlüssen, die aufgrund einer schlechten Ausgangssituation noch keinen Ausbildungsplatz gefunden haben. Erfahrungsgemäß können die Betroffenen trotz ihrer Startschwierigkeiten eine gute Ausbildung absolvieren, wenn sie bei den ersten Schritten Unterstützung erhalten.

Chancen für arbeitslose Jugendliche

Um auch arbeitslosen Jugendlichen eine Chance zu bieten, führen wir seit 1999 gemeinsam mit der Agentur für Arbeit das [Qualifizierungsprogramm „Jugend Mobil“ \(JUMO\)](#) durch. Ziel von „Jugend Mobil“ ist es, arbeitslose junge Männer

im Alter zwischen 18 und 24 Jahren persönlich zu stabilisieren, primär im Arbeitsprozess zu qualifizieren, sie in die Arbeitswelt zu integrieren und ihnen so begründete Chancen auf einen existenzsichernden Arbeitsplatz zu eröffnen. Die Projektidee wurde Ende 1998 im Rahmen der Aktion der Bundesregierung „Jump!“ (Jugend mit Perspektive!) mit dem Hessischen Sozialministerium und den hessischen Verkehrsbetrieben diskutiert und von der Fraport AG initiiert und umgesetzt.

Die Jugendlichen absolvieren im Bereich Bodenverkehrsdienste der Fraport AG ein zweijähriges Qualifizierungsprogramm, das berufliche Tätigkeit mit gezielten Schulungsmaßnahmen verknüpft. Während der Qualifizierungsmaßnahme sind die Jugendlichen bei unserer Personalservicetochter APS angestellt.

Berufsintegrierte Studienangebote

Ausbildungsabsolventen mit Hochschulreife oder Fachhochschulreife bietet Fraport die Möglichkeit, die berufliche Tätigkeit im Konzern mit einem berufsintegrierten Studium zu kombinieren. Fraport kooperiert mit zwei Hochschulen in der Region, eine davon ist die Fachhochschule Mainz. Ende 2012 befanden sich dort 36 Studenten im Bachelorstudiengang BWL, der inzwischen von 91 unserer Beschäftigten abgeschlossen wurde. Drei dieser Absolventen haben anschließend den ebenfalls angebotenen Masterstudiengang Management gewählt. Den Bachelorstudiengang Wirtschaftsinformatik belegten 2012 sechs Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Insgesamt acht Studierende konnten ihn bisher erfolgreich abschließen.

Fraport unterstützt seine Beschäftigten beim Studieren durch eine Freistellung für die Teilnahme an Vorlesungen. Wir gewähren ihnen außerdem Bildungsurlaub unter anderem für Prüfungen und beteiligen uns an den Studiengebühren. Mehr als 90 Prozent der Teilnehmenden haben vor dem dualen Studium ihre Ausbildung in unserem Hause absolviert.

Weiterbildung



Gute Weiterbildungschancen sind ein wichtiges Instrument, um qualifiziertes und motiviertes Personal an Fraport zu binden. Wir bieten Beschäftigten aller Ebenen im Rahmen unseres Fraport College sowie der Fraport Academy ein breites Spektrum an [Weiterbildungsangeboten](#) an. Diese beinhalten unter anderem längerfristige Weiterbildungsmaßnahmen für bestimmte Funktionsgruppen und integrierte Management-Entwicklungsprogramme zur Weiterqualifizierung von Führungskräften.

Neben diesen fachqualifizierenden Ausbildungsangeboten steht den Beschäftigten mit der sogenannten Q-Card ein Budget von 600 Euro pro Person und Jahr zur Verfügung. Hiermit können sie ein vielfältiges Seminarangebot zur persönlichen Qualifikation in Anspruch nehmen.

Die Angebote werden von unseren Beschäftigten gut angenommen: Die durchschnittliche Zahl der Weiterbildungstage pro Mitarbeiterin beziehungsweise Mitarbeiter erreichte 2012 5,7 Tage. 2011 lag sie bei 5,0 Tagen. Gleichzeitig wurden 126 Kurse in der Fraport-Academy und 1.245 Kurse im Fraport-College durchgeführt.

Auslandsrotationsprogramm

Das Auslandsrotationsprogramm wird seit 2011 alle zwei Jahre durchgeführt und bereitet Potenzialkandidaten auf die Übernahme von Managementfunktionen in den Auslandsbeteiligungen der Fraport AG vor. Für zwölf Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden individuelle Entwicklungspläne erstellt, die in den 18 Monaten Laufzeit des Programms umgesetzt werden. Dazu gehört ein Auslandseinsatz, die Vermittlung von General-Management-Kompetenzen, ein interkulturelles Training und weitere, auf den individuellen Bedarf zugeschnittene Qualifizierungsmaßnahmen.

Traineeprogramm

Das Traineeprogramm der Fraport AG wird seit 1996 durchgeführt und wurde im Jahr 2011 von der Absolventa GmbH als faires und karriereförderndes Programm ausgezeichnet. Es gehört zu den berufsvorbereitenden Maßnahmen und trägt zur Bindung und Entwicklung von Nachwuchskräften bei. Hochschulabsolventinnen und -absolventen unterschiedlicher Fachrichtungen wird eine systematische, bereichsübergreifende Einarbeitung und Integration in das Unternehmen ermöglicht. Während einer zwölfmonatigen Integrationszeit durchlaufen Trainees mehrere Unternehmensbereiche und erhalten so einen umfassenden Einblick in das Aufgabenfeld eines Flughafen-Betreibers. Die vorhandenen Fähig- und Fertigkeiten der Trainees können durch die Bearbeitung von drei anspruchsvollen Projektthemen während des Traineeprogramms für das Unternehmen gewinnbringend eingesetzt werden. Das zweite Projekt findet in einer der Auslandsbeteiligungen der Fraport AG statt. Ergänzende Qualifizierungsmaßnahmen ermöglichen eine fachliche, methodische und persönliche Weiterentwicklung. Nach Abschluss des Traineeprogramms wechselt die oder der Trainee auf die bereits im Vorfeld festgelegte Zielposition.

Weiterbildung bei der GCS

Auch die Konzerntochter Gesellschaft für Cleaning Services mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG (GCS) schreibt Weiterbildung groß: 2012 wurden Vorarbeiter und Objektleiter erneut zum Thema „Führung, Kommunikation, Konfliktbewältigung etc.“ geschult. Unter dem Motto „Fit und Smart“ veranstaltet GCS dazu zweimal im Jahr zweitägige

Schulungsmodulen; 2012 stand dabei das Thema „Gesundheit als Führungsaufgabe und Wettbewerbsfaktor“ im Vordergrund.

Im Januar 2012 startete die GCS ein [Jobcoaching für Bereichsleiter](#).

Wissensvermittlung

Neben dem Zugang zu neuem Wissen ist es für ein erfolgreiches Unternehmen wichtig, das Know-how seiner Beschäftigten zu sichern. Der Wechsel von Fach- und Führungskräften stellt immer eine große Herausforderung dar. Um Wissens- und Erfahrungsverluste zu begrenzen, wird ein Prozess des moderierten Wissenstransfers im Unternehmen implementiert. Zur Unterstützung der Beschäftigten bei der Wissensgewinnung und dem Wissensaustausch haben sich weitere Bausteine des Wissensmanagements etabliert: die Vernetzung von Wissensträgern über die bestehende Intranet-Plattform, ein firmeninternes Wiki, genannt „Skywiki“, sowie eine umfassende Forschungswissen-Datenbank.

Best-Practice-Beispiel



„Startklar“

Schlechte Schulnoten, zu viele Fehlzeiten im Zeugnis, kein überzeugendes Auftreten im Bewerbungsgespräch – die Gründe für Bewerbungsabsagen können vielfältig sein. Nicht immer ist den Jugendlichen überhaupt klar, warum sie Absage auf Absage erhalten. Doch schwache Schulnoten und häufiges Fehlen im Schulunterricht müssen nicht zwangsläufig bedeuten, dass der betreffende Schüler grundsätzlich nicht in der Lage ist, eine gute Ausbildung zu absolvieren. Um das Potenzial dieser jungen Menschen zu entwickeln, hat die Fraport AG das Programm „Startklar“ aufgelegt.

In der Kooperation mit der Agentur für Arbeit Frankfurt am Main, der IHK Frankfurt am Main sowie der Pittler ProRegion Berufsausbildung GmbH haben wir uns vorgenommen, jedes Jahr zwölf Bewerber für den Berufseinstieg „fit“ zu machen. In einem achtmonatigen Qualifizierungsprogramm erhalten sie Gelegenheit, bestehende Defizite abzubauen und ihre Ausbildungsreife unter Beweis zu stellen. In der Gemeinschaft sollen sie lernen, sich Problemen zu stellen und eigene Lösungsansätze zu finden. Die Teilnehmenden fangen allerdings nicht gänzlich bei null an: Voraussetzung für die Teilnahme ist ein Nachweis der technischen Affinität, geprüft durch die Agentur für Arbeit, und eine spürbare Motivation bei jedem der Bewerber. Das Programm enthält praktische und fachtheoretische Elemente, wird sozialpädagogisch begleitet und durch ein regelmäßiges Sportprogramm abgerundet.

Erfolgreichen Absolventen ermöglichen wir nach der Prüfung den Einstieg in einen technischen Ausbildungsberuf wie Anlagenmechaniker/-in, Elektroniker/-in, Konstruktionsmechaniker/-in, Mechatroniker/-in oder Werkfeuerwehrmann/-frau. Im Nachhaltigkeitsprogramm haben wir uns zum Ziel gesetzt, mindestens 75 Prozent der Teilnehmer in ein Ausbildungsverhältnis zu übernehmen.

Kennzahlen



Auszubildende

Fraport-Konzern	2011	2012
Auszubildende	343	381

Fraport-Muttergesellschaft	2011	2012
Auszubildende	338	374
davon Männer	238	257
davon Frauen	100	117

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Garantie von jährlich	2018	Differenziertes	2012: 133 Plätze besetzt

mindestens 110 Ausbildungsplätzen		Ausbildungsangebot für Absolventen aller Schulformen mit einjähriger Übernahmegarantie nach Abschluss	2013: mindestens 110 Plätze
Integration lernschwächerer Jugendlicher, Ziel ist die Übernahme in Ausbildung von 75% der Teilnehmer	2015	Umsetzung Konzept „Startklar“	Start im November 2012 mit 12 Plätzen. Dauer mindestens 3 Jahre.
Bedarfsgerechte Ausbildung mit Weiterbeschäftigungsquote von 70% im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung	2018	Unterdeckung in technischen Ausbildungsberufen wird durch Konzept zur Bindung leistungsstarker Absolventen begegnet	Weiterbildungskonzept beschlossen, Verhandlungen zur Umsetzung gestartet
Fach- und Führungskräfteförderung im Konzern mit einer internen Abdeckung des Nachbesetzungsbedarfs der Ebenen 1 – 4 von 75%	2013	Weiterentwicklung des Talentmanagement-Prozesses	2012 verabschiedet, jährliche Durchführung geplant
		Entwicklung und Etablierung von „Fachkarrieren“	Für 2013 sukzessive Implementierung in der Fraport-Muttergesellschaft geplant

Sie befinden sich hier: Kunden



Kunden

Die verschiedenen Kundengruppen des Flughafens Frankfurt stellen individuelle, teilweise gegensätzliche Erwartungen an uns als Flughafen-Betreiber: Passagiere wünschen sich eine komfortable An- und Abreise, möglichst kurze Wartezeiten und eine ansprechende Auswahl an Shoppingmöglichkeiten und gastronomischen Angeboten. Airlines verlangen eine schnelle, effiziente Abfertigung innerhalb der von ihnen gebuchten Zeiträume (Slots), um den Aufenthalt der Flugzeuge am Boden möglichst kurz zu gestalten. Unsere Retail-Kunden, die Betreiber der Geschäfte und Restaurants am Flughafen, bauen für gute Umsätze auf hohe Besucherzahlen und eine hinreichende Verweildauer der Gäste in ihren Einrichtungen. Frachtkunden, wie zum Beispiel Speditionsunternehmen, erwarten hohe Servicequalität, umfassende intermodale Vernetzung und effiziente Prozesse in den Frachtzentren der CargoCity. Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, alle Kundenwünsche auf hohem Niveau zu erfüllen. Priorität hat bei allem aber stets – das wichtigste Thema unserer [Wesentlichkeitsmatrix](#) – die Sicherheit des Luftverkehrs und damit der Schutz unserer Kunden.



Sicherheit im Luftverkehr

Sicherheit ist im Luftverkehr das höchste Gut, und ihrer Gewährleistung widmen wir unser größtes Engagement. Dies ist eine hochkomplexe Aufgabe: Am Flughafen Frankfurt, einem Areal von rund 21 Quadratkilometern, bewegen sich täglich etwa 160.000, an Spitzentagen sogar über 200.000 Passagiere; zusammen mit Beschäftigten, Abholern und Besuchern sind es deutlich mehr Menschen. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen auf dem gesamten Betriebsgelände, es ist viel schweres Gerät im Einsatz, große Lasten sind zu heben und zu transportieren und es wird viel gebaut – all dies und noch einiges mehr führt zu Gefährdungslagen in unterschiedlichsten Bereichen. Besonders im Fokus sind die spezifischen Risiken des Luftverkehrs, wie die Gefahr terroristischer Anschläge, mögliche Flugunfälle oder die Ausbreitung von Infektionskrankheiten.

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche:

- „Security“ ist zu verstehen im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes von Fluggästen in der zivilen Luftfahrt. Zu den entsprechenden Maßnahmen gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Überprüfung der und Zugangskontrolle von Flughafen-Beschäftigten und Lieferanten.
- Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flughafen-Geländes gemeint. Das Safety-Management hat zum Ziel, Personen- und Sachschäden durch Unfälle und technische Defekte zu vermeiden. Es beinhaltet auch das Notfallmanagement.

Security



Ziel der Luftsicherheitskontrollen gemäß Luftsicherheitsgesetz an Flughäfen ist es, rechtswidrige Angriffe, wie Flugzeugentführungen, Sabotageakte oder auch terroristische Aktivitäten, zu verhindern.

Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen

Zentrale Funktionen der Gefahrenabwehr, wie die Passagier- und Gepäckkontrollen gemäß § 5 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG), liegen im Hoheitsbereich des Bundesinnenministeriums und werden von der Bundespolizei und von durch sie beauftragten Dritten wahrgenommen. Am Flughafen Frankfurt sind es derzeit überwiegend Fraport-Beschäftigte, die im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durchführen. Sie sind entweder bei dem strategischen Geschäftsbereich Airport Security Management (ASM) der Fraport-Muttergesellschaft oder unserer Tochtergesellschaft Fraport Security Services GmbH FraSec beschäftigt.

Wir haben das Ziel, die Sicherheitskontrollen so in den Verkehrsfluss einzubinden, dass sie die Reisenden möglichst wenig belasten und nicht zu Verzögerungen im Flugbetrieb führen – eine anspruchsvolle Aufgabe angesichts steigender Passagierzahlen. Um dies zu gewährleisten, werden am Flughafen Frankfurt neueste Technologien eingesetzt, und die Beschäftigten werden regelmäßig geschult.

Komfortable Kontrollen durch Körperscanner

Bei Passagieren, die in die USA fliegen, werden am Frankfurter Flughafen seit November 2012 für die stichprobenartig notwendigen Nachkontrollen auf freiwilliger Basis auch drei sogenannte Körperscanner eingesetzt. Die von der Bundespolizei betriebene Technik macht die Luftsicherheitskontrollen für die Passagiere komfortabler, da das von manchen Fluggästen als unangenehm empfundene Abtasten häufig entfallen kann und durch einen kurzen elektronischen Scan ersetzt wird. Dieser ist gesundheitlich unbedenklich, es werden keine realistischen Körperbilder wiedergegeben oder gespeichert.

Eigensicherungsmaßnahmen des Flughafen-Betreibers

Andere Aufgaben des Security-Managements verantwortet der Flughafen-Betreiber selbst. Dazu gehören die Eigensicherungsmaßnahmen zum Schutz des Flughafen-Betriebs vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, die gemäß § 8 LuftSiG vorgeschrieben sind. Zu diesen Aufgaben gehört, die Flughafen-Gebäude und das Gelände so zu gestalten, dass alle Sicherungsmaßnahmen sachgerecht durchgeführt werden können. Wesentlich sind hier die Zutrittskontrollen der sicherheitskritischen Bereiche. Diese werden ebenfalls durch Fraport-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (FraSec und ASM) vorgenommen. Die Eigensicherungsmaßnahmen betreffen weiterhin unter anderem die Umzäunung, das Ausweiswesen, die Schulung des eingesetzten Personals sowie der sichere und vor fremdem Zugriff geschützte Transport von kontrolliertem Gepäck. Als Flughafen-Betreiber sind wir verpflichtet, diese Sicherungsmaßnahmen in einem „Luftsicherheitsplan“ darzustellen.

Umfassende und effiziente Lieferantenkontrollen

Für Lieferanten von Duty-free-Shops, Restaurants oder Baustellen, die das Flughafen-Gelände häufig betreten müssen, ist der Zeitbedarf an den Zutrittskontrollen erheblich. Da alle Flughafen-Lieferungen seit April 2012 einer intensiven Sicherheitskontrolle unterzogen werden müssen, geben die EU-Vorschriften den Lieferanten die Möglichkeit, für ihre Waren bereits vor der Anlieferung eigene Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen. So können sie sich bei Fraport als „[bekannte Lieferanten von Flughafen-Lieferungen](#)“ benennen lassen.

Personalzutritt vereinfacht

Auch für Beschäftigte von Fraport und anderen am Flughafen tätigen Unternehmen ist der Zutritt zu den Betriebs- und Sicherheitsbereichen streng reglementiert und technisch aufwendig abgesichert. Um noch schnellere und zugleich sichere Zutrittskontrollen zu gewährleisten, werden unter anderem unsere bisherigen Flughafen-Ausweise bis Mitte 2013 mit kontaktlos auslesbaren Chips ausgestattet.

Belastungen der Luftsicherheitsassistenten verringern

Die Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten sind während ihrer Tätigkeit unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt. Bei der sorgfältigen Durchführung der Fluggast- und Gepäckkontrollen tragen sie eine hohe Verantwortung. Zugleich wirken laute Umgebungsgeräusche, körperliche Belastungen und die Auswirkungen von Schichtdienst auf diese Beschäftigten ein und können eine erhebliche Beanspruchung verursachen. Dennoch erwarten wir von unseren Beschäftigten, dass sie bei ihrer Arbeit freundlich auftreten und ihre Aufgaben hoch konzentriert erfüllen. Fraport und FraSec haben sich zum Ziel gesetzt, die Belastungen der Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten dort, wo es möglich ist, zu reduzieren oder geeignete Unterstützung auszubauen. Dafür werden Belastungs- und Unterstützungsfaktoren in der „[Work Balance](#)“-Studie analysiert.

Safety



Safety meint die betriebliche Sicherheit des Flughafens beziehungsweise unseres Unternehmens. Um Schaden an Personen, Flugzeugen, Fahrzeugen oder der Infrastruktur zu verhindern, sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Aber auch der Umgang mit Notfällen, Krisen und Katastrophen gehört zum Safety-Management. Zudem verpflichtet uns § 45b der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu betreiben.

Umgang mit Notfällen, Krisen und Katastrophen

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt Fraport eine Sicherheitsleitstelle. In kritischen Situationen aktiviert diese das [Notfall- und Krisenmanagement](#). Die Flughafen-Feuerwehr, die Medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste der Fraport AG koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Bei Bedarf aktiviert das ERIC die „Notfallinformationszentrale“ (NIZ) als telefonische erste Anlaufstelle für betroffene Angehörige sowie das „Special Assistance Team“ (SAT), das sich vor Ort um Abholer und Angehörige kümmert. Beide Teams werden von freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gebildet.

Die „Betriebsanweisung für Notfälle“ (BA NOT) dokumentiert die Vorbereitung des Flughafens Frankfurt auf Notfälle und definiert Verfahren, um die Auswirkungen von Notfällen zu minimieren. Dazu zählen insbesondere die Rettung von Menschen und Tieren, die Erhaltung von natürlichen Lebensgrundlagen und Sachwerten und die Aufrechterhaltung des Flughafen-Betriebs. In der BA NOT sind Verfahren festgelegt, um alle an der Bewältigung von Notfällen beteiligten internen und externen Stellen zu koordinieren. Für Beschäftigte der Fraport AG ist die BA NOT

eine Dienstanweisung für das Verhalten und die Verfahrensweisen bei Notfällen.

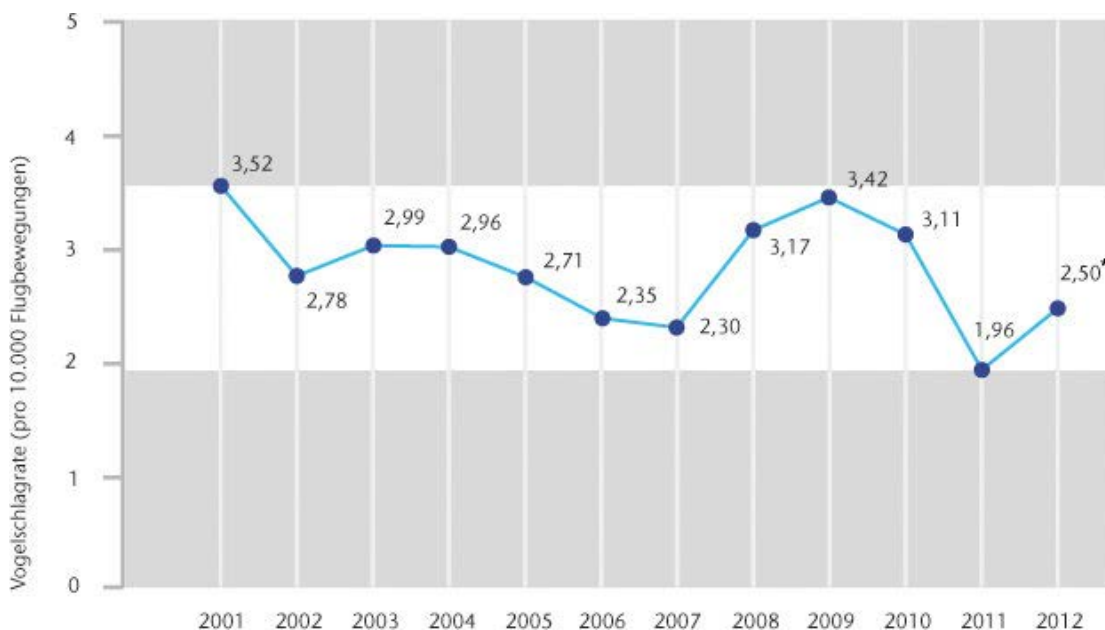
Krisenmanagement im Test

Um den Umgang mit Katastrophen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, führt Fraport regelmäßig Übungen am Flughafen Frankfurt durch. Im September 2012 wurde die **Entführung** einer mit 38 Passagieren und fünf Crewmitgliedern besetzten Maschine simuliert. Bei der Übung arbeiteten die am Notfallmanagement beteiligten Stellen, rund 400 Einsatzkräfte von Fraport, Lufthansa, Polizei und Feuerwehr sowie weitere Akteure, professionell und erfolgreich zusammen.

Vogelschlag

Ein weiterer Bestandteil unseres Sicherheitsmanagements ist die Vermeidung von **Vogelschlag** an Luftfahrzeugen. Die Vogelschlagrate am Flughafen Frankfurt lag in den vergangenen zwölf Jahren immer etwa zwischen 2 und 3,5 pro 10.000 Flugbewegungen. Positiv ist zu vermerken, dass die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011 keine signifikanten Auswirkungen auf das Vogelschlaggeschehen hatte.

Vogelschlagrate am Flughafen Frankfurt



*vorläufiger Wert

Sicherheitsmanagementsystem

In Umsetzung der geltenden Gesetze zur flugbetrieblichen Sicherheit betreibt Fraport ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS). Grundlage des SMS ist eine Konzernrichtlinie, das SMS-Handbuch. Darin werden alle Zuständigkeiten, Verfahren und Betriebsabläufe geregelt, die zur Herstellung der betrieblichen Sicherheit relevant sind. So enthält das SMS-Handbuch Vorgaben zur Identifikation von Gefahren, liefert standardisierte Prozess- und Risikobewertungen und ermöglicht dadurch die Ableitung vorausschauender Handlungsempfehlungen. Das SMS-Handbuch wurde zuletzt im Juni 2012 aktualisiert. Der Beauftragte für das SMS berichtet direkt an den Vorstand.

- PDF-Download: „[Sicherheitsmanagementsystem \(SMS\)](#)“

Systematische Schulungen

Unter dem Motto „Safe@FRA“ führt Fraport als Bestandteil des SMS seit 2011 flächendeckend systematische Schulungen zur flugbetrieblichen Sicherheit durch. Diese dienen dazu, alle Beschäftigte mit Zutritt zum Vorfeld für die Gefahren bei Betrieb und Abfertigung der Flugzeuge zu sensibilisieren. Ferner wird ihnen vermittelt, wie sie über Beobachtungen und Meldungen an das SMS zur Vermeidung von Gefahren und Unfällen beitragen können. Die Schulungen werden jeden Monat durchgeführt. 2012 nahmen mehr als 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daran teil.

Aufmerksamkeit für Sicherheitsregeln

Um das Thema Sicherheit im Bewusstsein unserer Beschäftigten am Standort Frankfurt präsent zu halten, formulierten wir 2012 unter anderem „die wichtigsten Regeln zur Flughafen-Sicherheit“. Sie weisen neben der Pflicht, den Flughafen-Ausweis sowie Schutzausrüstung zu tragen, unter anderem auf flughafen-spezifische Verkehrsregeln hin, unterstreichen das Rauchverbot und fordern von den Beschäftigten Unterstützung bei den Kontrollmaßnahmen. Die insgesamt zehn Regeln kommunizieren wir in allen operativen internen Bereichen des Flughafen-Geländes sowie in

den internen Medien.

- PDF-Download: „Die wichtigsten Regeln zur Flughafen-Sicherheit“

Datensicherheit

Um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten, werden am Flughafen Frankfurt kontinuierlich neue Technologien eingesetzt. Dabei fallen laufend Daten an, deren Verwendung präzise geregelt ist, um Missbrauch vorzubeugen und Datensicherheit herzustellen. Wir haben mit dem Betriebsrat entsprechende Betriebsvereinbarungen geschlossen. In diesen ist zum Beispiel geregelt, dass vor der Inbetriebnahme technischer Einrichtungen, wie zum Beispiel Zutrittskontrollsysteme oder Videoanlagen, ein umfangreicher Genehmigungsprozess durchlaufen werden muss.

Best-Practice-Beispiel



Belastungsstudie für Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten gestartet

Um positiv auf die Motivation der Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten einwirken zu können und damit die Qualität der Luftsicherheitskontrollen hoch zu halten, haben Fraport und FraSec im Jahr 2012 eine „Work Balance“-Studie initiiert. Die Studie wird durchgeführt von einem Team des Instituts „Mensch in komplexen Systemen“ (MikS) der Fachhochschule Nordwestschweiz. In einem ersten Schritt wurden schriftlich dokumentierte Arbeitsprozesse und persönliche Merkmale der über 2.200 Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten von Fraport und FraSec analysiert. Anschließend betrachteten die Wissenschaftler die konkreten Arbeitsabläufe vor Ort, unter anderem in Form teilnehmender Beobachtung.

Anhand dieser Informationen wurde ein speziell für diesen Beschäftigtenkreis in Frankfurt angefertigter Fragebogen entworfen. An der im zweiten Quartal 2012 vorgenommenen Befragung beteiligten sich über 60 Prozent der Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten von Fraport und FraSec. Erste Ergebnisse wurden den Beschäftigten im November 2012 vorgestellt. 21 verschiedene Faktoren waren daraufhin überprüft worden, ob sie für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Unterstützung oder Belastung bei der Arbeit darstellen. Als unterstützend wurden die Faktoren „Arbeitsklima und Zusammenarbeit mit Kollegen“ sowie „Umgang mit Passagieren und kulturellen Unterschieden“ genannt. Als belastend wurden beispielsweise „Raumklima und Lärm“ sowie „Schichtarbeit“ und „ungünstige Arbeitszeiten“ beschrieben. Im Frühling 2013 werden in einer zweiten Projektphase weitere Analysen stattfinden. Die Ergebnisse der ersten Projektphase haben bereits gezeigt, welche Aspekte gesundheitsrelevant sind. Neben wissenschaftlichen Arbeitsanalysen und Gruppendiskussionen sind physiologische Messungen in der Zeit bis zum Sommer geplant. Diese werden auf freiwilliger Basis und mit zwei Methoden durchgeführt. Zum einen werden die Herzrate und ihre Schwankung gemessen, zum anderen wird das Stresslevel festgestellt, indem die Wissenschaftler anhand von Speichelproben den Immunglobulin-A-Wert untersuchen. Ziel dieser Analysen ist es, beispielsweise die unterschiedliche Belastung der Beschäftigten an den einzelnen Kontrollstellen oder im Verlauf von Schichtrhythmen zu ermitteln. Im Spätsommer 2013 soll das Projekt mit einer Reihe von Handlungsempfehlungen durch die beauftragten Experten abgeschlossen werden.

Stakeholder-Dialog



Global-Player-Initiative des BKA

In der Global-Player-Initiative tauschen sich deutsche Unternehmen über ihre Einschätzung und Bewertung der Sicherheits- oder Bedrohungslage in Gebieten außerhalb von Deutschland aus, in denen sie derzeit oder möglicherweise zukünftig arbeiten. Die Initiative wurde 2006 durch das Bundeskriminalamt (BKA) gegründet und umfasst derzeit 55 Unternehmen. Diese tauschen sich regelmäßig aus, zwei Mal im Jahr im Rahmen eines Mitgliedertreffens sowie bei Bedarf auch häufiger. [Fraport ist seit 2010 Mitglied der Initiative.](#)

Gesetzgebung

Die Sicherheit im Luftverkehr zu gewährleisten ist für Flughafen-Betreiber eine fortlaufende Aufgabe. Auch die Gesetzgebung entwickelt sich in diesem Feld kontinuierlich weiter. Um die europäischen, teilweise unterschiedlichen Regulierungen zu harmonisieren, hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) einen [Entwurf für eine europäische Verordnung](#) entwickelt. Fraport hat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, diese zu kommentieren. Die endgültige Verordnung wird in allen Mitgliedsstaaten der EU zum 1. April 2014 in Kraft treten.

Status Zielerreichung



Zielformulierung entfällt wegen Programm-Fokussierung auf wesentliche Veränderungen.

Sicherheit im Luftverkehr und auf dem Betriebsgelände hat für Fraport stets höchste Priorität. Um jederzeit maximale

Sicherheitsstandards zu gewährleisten, entwickeln wir unsere Prozesse kontinuierlich weiter und passen sie neuen Gegebenheiten an. Eine Herausforderung dabei ist, notwendige Sicherheitskontrollen und -maßnahmen so zu gestalten, dass Reisende und Beschäftigte in ihrem eigentlichen Vorhaben möglichst wenig belastet werden. Ziele und Maßnahmen, die der **Kundenzufriedenheit** dienen, finden Sie im entsprechenden Handlungsfeld.

Sie befinden sich hier: Kunden > Kundenzufriedenheit



Kundenzufriedenheit

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer [Wesentlichkeitsmatrix](#) eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 57 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt.

Fraport beteiligt sich außerdem an Mobilitätslösungen für spezielle Passagiergruppen, wie beispielsweise Senioren oder Menschen mit Behinderungen. Einen maßgeblichen Beitrag zur Kundenzufriedenheit leistet auch das [Feedback- und Beschwerdesystem](#), mit dem wir die Anliegen der Passagiere systematisch aufnehmen und zügig bearbeiten.

Auch mit den Mietern der Immobilien am Flughafen stehen wir in regelmäßigem Austausch. Ihre [Befragung](#) am Standort Frankfurt ergab für 2012 die besten Zufriedenheitswerte seit Beginn der Messungen im Jahr 2005.

Zugleich engagiert sich Fraport für die Bedürfnisse der Luftfahrtgesellschaften und der Frachtkunden. Mit Eröffnung der neuen Landebahn Nordwest haben wir die verfügbare Kapazität gesteigert. Neben dem Gewinn zusätzlicher Start- und Landemöglichkeiten konnten wir auch die Pünktlichkeit verbessern. Der bisherige Bestwert aus dem Jahr 1997 (79,9 Prozent) wurde mit einem Durchschnittswert von 81,5 Prozent übertroffen. Damit hat der Flughafen Frankfurt 2012 erstmalig die 80-Prozent-Grenze überschritten, die für viele europäische Flughäfen den Pünktlichkeits-Zielwert darstellt. Zudem wurde im November 2012 mit einer Pünktlichkeit von knapp 87 Prozent ein neuer Monatsspitzenwert erreicht, und der Flughafen Frankfurt belegte erstmals den ersten Platz im Pünktlichkeitsranking der Association of European Airlines (AEA). Die erhöhte Landepünktlichkeit wirkt wiederum stabilisierend auf die Bodenprozesse rund um die Abfertigung von Passagieren, Fracht und Gepäck am Flughafen und reduziert mögliche Folgeverspätungen.

Pünktlichkeitsquote

Jahr	2009	2010	2011	2012
Pünktlichkeitsquote	79,9 %	70,7 %	75,9 %	81,5 %

Passagiere



In ihrem Nachhaltigkeitsprogramm 2011 hatte Fraport sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit der Passagiere mit der Gesamtheit ihrer Leistungen am Flughafen bis 2015 auf 80 Prozent zu verbessern. Mit einer Steigerung um drei Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr konnten wir dieses Ziel bereits 2012 erreichen. Unsere Erfolge bei der Optimierung des gebotenen Service wurden 2012 auch von unabhängiger Seite gewürdigt: In einem Wettbewerb der Kölner Agentur ServiceRating in Zusammenarbeit mit dem Handelsblatt und der Universität St. Gallen wurde Fraport 2012 zum ersten Mal unter die 50 besten Dienstleistungsunternehmen Deutschlands aufgenommen und mit dem

Qualitätssiegel „Deutschlands kundenorientierteste Dienstleister 2012“ ausgezeichnet. Die Kooperationspartner ServiceValue GmbH, Goethe-Universität Frankfurt am Main und DIE WELT haben Deutschlands größtes Serviceranking erstellt. Bei diesem Wettbewerb haben wir die Auszeichnung „Service Champion in Silber“ erhalten. Außerdem wurden die Servicequalität und Kundenzufriedenheit für den Passagierservice in FRA durch den TÜV-Süd zertifiziert, hierbei konnten wir das Audit mit der sehr guten Gesamtnote 1,84 abschließen.

Seit 1996 ermittelt Fraport die Zufriedenheit der Passagiere mit einem standardisierten Verfahren. Dabei fragen wir eine repräsentative Auswahl unserer Passagiere nach ihrer Meinung zum Service im Allgemeinen. Außerdem werden relevante Einzelindikatoren, wie die Einfachheit des Umsteigevorgangs, die Freundlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Wartezeit bei der Flugsicherheits- und Passkontrolle vor dem Abflug, abgefragt. Bei der Zufriedenheit mit der Wartezeit an den Luftsicherheitskontrollstellen haben wir 2012 einen Wert von 82 Prozent erreicht – eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit gegenüber 2011 um 8 Prozentpunkte. Diesen Anstieg führen wir unter anderem auf den Erfolg der Initiative „Great to have you here!“ zurück, die wir im Jahr 2010 ins Leben gerufen haben:

„Great to have you here!“

Im Rahmen von „Great to have you here!“ wurden am Flughafen Frankfurt bereits viele Einzelaspekte optimiert. Hierzu gehören neben der Wartezeit an den Luftsicherheitskontrollen beispielsweise die Orientierung in den Terminals und die Wegezeiten sowie die Freundlichkeit des Personals an den Kontrollen, den Informationsschaltern und dem Check-in. Die Aktivitäten sind in den folgenden vier Teilbereichen zusammengefasst:

- **Freundliche Aufmerksamkeit:** Um die Achtsamkeit gegenüber den Bedürfnissen und Wünschen der Passagiere zu verbessern, arbeiten Führungskräfte, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unserer „Service Academy“ gemeinsam in [hierarchieübergreifenden Trainings](#) an ihrem Serviceverständnis.
- **Schnelles und komfortables Reisen:** In den Terminals erleichtert Fraport seit 2012 mit sechs kostenlosen Elektromobilen, sogenannten E-Shuttles, umsteigenden Passagieren die langen Wege. Mit dem Projekt „Pilot Plus“, das wir Anfang 2013 für das Terminal 1 abgeschlossen haben, erleichtern wir unseren Gästen die Orientierung. Unter anderem haben wir die Beschilderung und die Wegeführung durch intuitiv verständliche Kennzeichnungen vereinfacht. 2012 hat Fraport darüber hinaus begonnen, in den Terminals rund 90 neue Infokioske aufzustellen. Mithilfe eingebauter Lesegeräte für Bordkarten können die Passagiere hier zum Beispiel schnell den Weg zu ihrem Gate herausfinden. Für Besitzer von Smartphones oder Tablet-Computern steht außerdem die kostenlose FRA-Airport-App zur Verfügung. Auch sie erleichtert es Besuchern und Passagieren, den Weg zu ihrem Ziel zu finden. Die App ist auf Deutsch und Englisch verfügbar, seit 2012 sogar auf Chinesisch.
- **Shoppen und Erleben** heißt das Motto, unter dem wir unseren Gästen den Aufenthalt möglichst angenehm machen wollen. Mithilfe von „Shopping Assistants“ weist Fraport Passagiere, Abholer und Besucher auf die vielen Angebote der Retail-Partner hin und berät sie beim Einkaufen. Im Jahr 2012 haben wir außerdem speziell für unsere chinesischen Passagiere Einkaufsberater eingestellt, die fließend Mandarin sprechen und die Kultur und Vorlieben chinesischer Fluggäste kennen. Bei den regelmäßig stattfindenden „Happy Moments“-Aktionen in den Terminals sind die „Shopping Assistants“ ebenfalls im Einsatz und verteilen kostenlos kleine Aufmerksamkeiten, wie etwa Lebkuchen zur Weihnachtszeit oder kalte Getränke im Sommer.
- **Angenehmes Ambiente** nennen wir das Programm, mit dem wir Terminals und Wartebereiche kontinuierlich modernisieren und vor Ort für Hygiene und Komfort sorgen. 2012 hat Fraport beispielsweise vier Spielflächen für Kinder in Betrieb genommen; weitere fünf sollen innerhalb der folgenden beiden Jahre eingerichtet werden. Mehr zum Thema Reisen mit Kindern erfahren Sie [hier](#).
Die Sanitäranlagen am Flughafen werden sukzessive erneuert. Über einen Touchscreen können Passagiere ihren Eindruck direkt nach Benutzung weitergeben. Das neue Qualitätssicherungssystem erlaubt einen ständig aktuellen Überblick über den Zustand der Räumlichkeiten. Zusätzlich wurde der Einsatz von Reinigungspersonal vor Ort erhöht.

Orientierung in Ausnahmesituationen

Damit sich die Passagiere auch in Ausnahmesituationen gut orientieren können, hat Fraport gemeinsam mit der Lufthansa ein Farbkonzept entwickelt. In Extremsituationen werden verschiedene Zonen in den Terminals mit Farbcodes gekennzeichnet. Farbige Monitore, Fahnen und Banner an den Balustraden der Abflughallen helfen den Passagieren, sich zurechtzufinden. Jede Farbe steht für einen klar definierten Abfertigungsprozess. Die lila Zone beispielsweise weist Passagiere auf die Schalter für Umbuchungen von Flügen innerhalb der EU ohne Anschlussflug hin. Flughafen-Beschäftigte in entsprechend farbigen Westen unterstützen die Reisenden, andere helfen dabei, zur richtigen Anstellfläche zu gelangen oder die Self-Check-in-Automaten zu bedienen. Zudem informieren wir die Passagiere über Poster, Flyer und durch geschultes Personal über Organisation und Abläufe des Betriebs unter Extrembedingungen. Beteiligt an der Umsetzung des Konzepts ist auch das eigens für Ausnahmesituationen gebildete Basic Assistance Team (BAT), das zur Unterstützung der Servicekräfte in den Terminals bei schweren Betriebsstörungen ins Leben gerufen wurde. Es besteht aus rund 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Fraport und der [Fraport Security Services GmbH](#) (FraSec), die im Ernstfall alarmiert und je nach Verfügbarkeit und Bedarf eingesetzt werden.

Erste Tests unter realen Bedingungen bestand das Konzept bei den Streiks der Gewerkschaft der Flugsicherung im Frühjahr 2012. Auch als die Flugbegleiter im Spätsommer 2012 ihre Arbeit niederlegten, erleichterte das Konzept die Abwicklung der Passagierprozesse und führte zu einer deutlichen Entlastung der Situation im Terminal. Fraport plant eine Ausweitung des Konzepts auf den Flugsteig A-Plus.

Gemeinsames Serviceverständnis

Neben der persönlichen Motivation ist Kompetenz im Umgang mit Reisenden im Terminal- und Flugbetrieb nicht nur bei der Bewältigung außergewöhnlicher Situationen, sondern auch im Arbeitsalltag von großer Bedeutung. Diese wird in den eigens zusammengestellten Trainings für Beschäftigte und Führungskräfte unserer „Service Academy“ vermittelt. 2012 nahmen rund 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fraport sowie den Konzerntöchtern [Gesellschaft für Cleaning Service GmbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG](#) (GCS), [Frankfurt Passenger Services GmbH](#) (FPS), [FraCareServices GmbH](#) (FraCares) und FraSec an diesen Veranstaltungen teil.

Zur Verbesserung der Servicekompetenz tragen auch die regelmäßigen Sitzungen unseres Kundenbeirats bei. Seine Mitglieder liefern wertvolle Ideen und Anregungen aus Kundensicht. 2012 gaben Beiratsmitglieder beispielsweise ihr Feedback zur Fraport-App und testeten den Vorfeld-Bustransfer.

Passagiergruppen mit besonderen Ansprüchen

Die steigende Zahl reisender Senioren und Menschen mit Behinderungen hat eigene Anforderungen an Services und deren Qualität. Sie erwarten beispielsweise barrierefreie Transfers und benötigen angepasste Orientierungshilfen. Fraport setzt sich mit speziellen Betreuungsdiensten und innovativen Projekten dafür ein, diesen Passagiergruppen eine Flugreise zu erleichtern.

Barrierefreies Reisen

Großinfrastrukturen und intermodale Schnittstellen wie der Flughafen Frankfurt werden insbesondere von älteren Menschen häufig als unübersichtlich empfunden. Hinzu kommen oft körperliche Einschränkungen, die das Umsteigen und den Gepäcktransport erschweren. Am Flughafen Frankfurt unterstützt das Unternehmen FraCares behinderte und mobilitätseingeschränkte Flugreisende mit vielfältigen Hilfeleistungen. Diese Betreuung ist für die Fluggäste [unentgeltlich](#). Seit 2011 verfügt auch der Flughafen Antalya über besondere Einrichtungen und Serviceleistungen für Flugreisende mit [eingeschränkter Mobilität](#).

Mobilität für Senioren

Um Senioren innerhalb der Reisekette eine durchgängige Mobilität vom Wohn- bis zum Zielort zu ermöglichen, hat Fraport 2012 als Projektkoordinator das Verbundprojekt „Personalisiertes Assistenzsystem und Services für Mobilität im hohen Alter“ (PASS) initiiert. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt startete im Februar 2012 und soll im Jahr 2014 abgeschlossen sein. Weitere Partner sind unter anderem die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Lufthansa AG, der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Deutsche Reisebüro GmbH (Dertour). Die allgemeinen Reisebedingungen für ältere Menschen sollen kontinuierlich verbessert werden. PASS wird auf dem mobilen Internet basieren und unter anderem ein einfach bedienbares Navigationssystem beinhalten. Ergänzend sollen auf die Bedürfnisse von Senioren ausgerichtete und wo möglich personalisierte Dienstleistungen angeboten werden.

Fluggesellschaften



Mit dem „Kundenbarometer Airlines“ misst Fraport jährlich die Zufriedenheit der Fluggesellschaften mit dem Service am Flughafen Frankfurt. Die Teilnehmerquote der Befragung ist 2012 gegenüber 2011 gestiegen. Stations- und Frachtleiter der Fluggesellschaften beteiligten sich jeweils zu rund 90 Prozent – ein Zeichen für die große Akzeptanz des Befragungsinstruments. Insgesamt konnten wir unsere hohen Werte aus dem Vorjahr 2012 noch mal verbessern. Besonders gute Noten bekamen die Flughafen-Feuerwehr und das Communication Center. Auch in den meisten Teilbereichen, wie „Airside Duty Management“, „Sicherheitsleitstelle“, „Zugangskontrollen“ und „Zentrale Annahmestelle für Störungen“, wurde der Service besser als im Vorjahr bewertet. Kritik nutzen wir, um daraus Maßnahmen abzuleiten. Beispielsweise wurden Trainings für Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter im direkten Kundenkontakt im Rahmen des Projekts [„Great to have you here!“](#) umgesetzt.

Mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest kann der Flughafen Frankfurt die Anzahl der Starts und Landungen kontinuierlich erhöhen. Um trotzdem reibungslose Prozesse zu garantieren, bereiten wir seit 2011 im Rahmen des gemeinsam mit der Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung (DFS) gestarteten Projekts „Operational Excellence“ alle Beteiligten auf die steigende Auslastung des Flughafens Frankfurt vor. Insgesamt wurden bisher 16 Kernprozesse identifiziert – darunter die Bewegungen auf dem Vorfeld und dem Rollbahnsystem, die Flugzeugpositionierung, die Gate-Belegung, die Gepäckbeförderung und die Sicherheitskontrollen. In enger Zusammenarbeit mit allen Prozesspartnern haben wir diese analysiert und gegebenenfalls neu konzipiert. Parallel führen wir umfassende Schulungsmaßnahmen durch. Den Erfolg messen wir unter anderem mit Passagierbefragungen. Die meisten der relevanten Qualitätskennzahlen konnten wir im Vorjahresvergleich verbessern. Das gilt vor allem für „Pünktlichkeit“,

„Gebäudenutzung“, „Service am Kunden“ und „Sauberkeit am Flughafen“. Die Auswertung zeigt allerdings auch, dass 2012 noch nicht alle Ziele erreicht wurden. So ist zum Beispiel die „Einfachheit des Umsteigens“ weiterhin verbesserungsfähig.

Im Frühjahr 2013 soll das Projekt in den jeweils zuständigen Bereichen selbstständig weitergeführt werden. Die erreichten Qualitätsverbesserungen sollen dabei gehalten und weiter gesteigert werden.

Frachtkunden



Das Frachtgeschäft ist für die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Frankfurt von erheblicher strategischer Bedeutung – das belegt eine 2012 vorgelegte Analyse. Um seine führende Position auf dem internationalen Luftfrachtmarkt zu sichern, hat Fraport es sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit seiner Frachtkunden sukzessive zu steigern. Hierzu sollen geeignete Infrastrukturangebote geschaffen und die Prozesse in der CargoCity Frankfurt effizienter gestaltet werden. Im Fokus stehen die Reduzierung von Staus und Wartezeiten sowie die Vermeidung unnötiger Verkehre durch intelligente Verkehrssteuerungssysteme und Kommunikationsplattformen.

Best-Practice-Beispiel



Kundenbarometer Immobilien

Neben seiner Rolle als Flughafen-Betreiber tritt Fraport auch als Immobiliendienstleister auf. Um die Zufriedenheit der Mieter und Handelspartner zu messen, führt der Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement – Immobilien“ für den Standort Frankfurt regelmäßige Feedbackgespräche und Kundenbefragungen durch. Eine dieser Befragungen ist das „Kundenbarometer Immobilien“, das seit 2005 erhoben wird. Dabei werden alle relevanten Bereiche der Leistungskette des Immobilienmanagements aus Sicht der Kunden untersucht. 2012 erzielte der Flughafen Frankfurt sehr gute Werte. Für das Kriterium „Immobilienstandort“ erhielten wir seit Beginn der Erhebungen das beste Ergebnis. Insbesondere die Nähe zu Luftverkehrsgesellschaften, das Flugplanangebot, die Anbindung und Erreichbarkeit des Flughafens sowie die Öffnungszeiten an Sonn- und Feiertagen werden von den Kunden als Wettbewerbsvorteile des Standorts hoch bewertet. Am stärksten verbesserten sich die Einzelkriterien „Flexibilität bei Anfragen oder Änderungswünschen“, „Information über aktuelle Baumaßnahmen“ und „Betreuungsleistung des Immobilienmanagements“. Im Bereich „Kontaktaufnahme“ erhielt Fraport für das Kriterium „Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Kundenbetreuer“ sehr gute Werte. Die Zukunftsperspektiven werden als sehr positiv eingeschätzt. Insbesondere das Image des Standorts als Immobilienadresse sowie der Ausbau der Flugverbindungen und das geplante Terminal 3 tragen zu dem sehr guten Ergebnis bei.

Kennzahlen

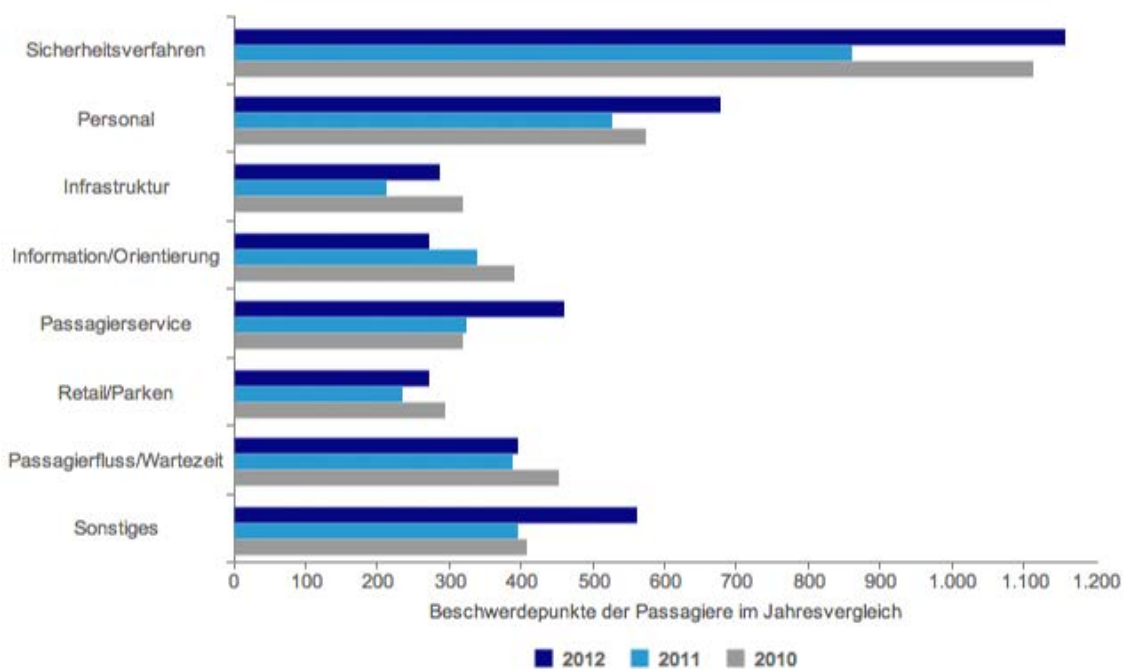


Passagierzufriedenheit

	Jahr	Ziel	Zielerreichung
Globalzufriedenheit	2010	73%	70%
	2011	73%	77%
	2012	74%	80%
Einfachheit Umsteigevorgang	2010	59%	57%
	2011	62%	68%
	2012	64%	76%
Kundenzufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter			
Luftsicherheit	2010	76%	73%
	2011	80%	76%
	2012	80%	78%
Passkontrolle (Abflug)	2010	78%	72%
	2011	80%	75%
	2012	80%	76%
Kundenzufriedenheit mit der Wartezeit			

Luftsicherheit	2010	72%	67%
	2011	72%	74%
	2012	72%	82%
Passkontrolle (Abflug)	2010	84%	76%
	2011	80%	82%
	2012	82%	89%

Beschwerdepunkte der Passagiere



Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Dauerhafte Stabilisierung der Globalzufriedenheit der Passagiere auf mindestens 80%	2015	<p>Serviceprogramm „Great to have you here!“</p> <p>Stabilisierung Kundenzufriedenheit Einfachheit Umsteigevorgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 76% (2012: 76%) <p>Steigerung Kundenzufriedenheit Freundlichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftsicherheitskontrolle auf 80% (2012: 78%) • Passkontrolle (Abflug) auf 80% (2012: 76%) <p>Stabilisierung Kundenzufriedenheit Wartezeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftsicherheitskontrolle >80% (2012: 82%) 	Siehe Kundenzufriedenheit

		<ul style="list-style-type: none"> • Passkontrolle (Abflug) >85% (2012: 89%) 	
Steigerung der Zufriedenheit der Airlinekunden, Messinstrument: Customer Service Index	2014	Umsetzung eines Maßnahmenpakets für die Luft- und die Landseite sowie die Unternehmenssicherheit nach Maßgabe der Befragungsergebnisse von Airline-Vertretern	Fünf von neun aus der Untersuchung 2011 abgeleiteten Maßnahmen wurden bereits 2012 erfolgreich abgeschlossen. Die übrigen Projekte laufen 2013 weiter.
Steigerung der Zufriedenheit der Frachtkunden mit Infrastrukturangeboten und effizienten Prozessen in der CargoCity Frankfurt	2015	Implementierung intelligenter Verkehrssteuerungssysteme und Kommunikationsplattformen mit dem Ziel der Reduzierung von Staus und Wartezeiten sowie der Vermeidung von unnötigen Verkehren in der CargoCity Frankfurt	<p>Gesamtmaßnahmenpaket zur Weiterentwicklung der Frachtstrategie durch den Vorstand beschlossen, Umfang vorläufig 15 Mio. EUR. Handlungsfelder:</p> <p>a) Prozess- & Produktoptimierung CargoCity</p> <p>b) Verbesserung des Kundendialogs mit Nutzern der CargoCity</p> <p>c) Optimierung der Vertriebsaktivitäten gegenüber (Fracht-) Airlines und Spediteuren</p>



Intermodalität

Das weltweite Passagier- und Frachtaufkommen wächst stetig. Um es zu bewältigen, werden Transportketten zunehmend effizienter gestaltet. Intermodale Verkehrskonzepte sind dafür ein wichtiges Instrument. Der Ansatz dieser Konzepte ist, Verkehrseinheiten nicht über die gesamte Transportstrecke mit dem gleichen Verkehrsmittel zu transportieren. Vielmehr gilt es, den effizientesten Mix aus den jeweils für bestimmte Streckenabschnitte am besten geeigneten Verkehrsmitteln zu finden. Gemeinsam genutzte Ticket- und Abfertigungssysteme der beteiligten Verkehrsträger erleichtern den „Umsteigeprozess“. [Die flexible Nutzung von Straße, Schiene, Wasser und Luft](#) entlang der gesamten Transportkette leistet einen wertvollen Beitrag beim Sparen und Reduzieren

- von Zeit und Kosten durch kürzere Transportwege und weniger Abfertigungsschritte,
- von Straßenverkehr und Staus durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sowie
- des CO₂-Ausstoßes und der Luftbelastung.

Fraport unterstützt die Implementierung intermodaler Verkehrskonzepte am Flughafen Frankfurt, da diese für alle Beteiligten Vorteile bringen:

- Indem unser Flughafen für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln erreichbar ist, steigt die Zufriedenheit unserer Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Indem die Entwicklung zu einer Business- und Cargo-City im Kern der Region Rhein-Main vorangetrieben wird, erhöht sich die Wirtschaftlichkeit des Flughafens und die Funktion der „Jobmaschine Flughafen“ wird unterstützt.
- Effizienterer und weniger CO₂-intensiver Verkehr trägt zum Umwelt- und Klimaschutz bei.

Die intermodale Vernetzung ist damit ein wesentlicher Baustein zur Erreichung unseres strategischen Ziels „Wachstum verantwortlich gestalten“. Schon heute gehört der Flughafen Frankfurt zu den intermodal am besten vernetzten Flughäfen weltweit. Dazu trägt auch die Größe des Einzugsgebiets bei: 38 Millionen Menschen, fast die Hälfte der deutschen Bevölkerung, leben in einem Radius von 200 Kilometern um den Flughafen – ein Spitzenwert in Europa. Täglich erreichen 174 Hochgeschwindigkeitszüge und 223 Regionalzüge und S-Bahnen den Fern- und Regionalbahnhof. Der Busbahnhof verzeichnet jeden Tag 240 Busabfahrten im öffentlichen Regional- und Nahverkehr. Das direkt am Flughafen gelegene Frankfurter Kreuz ist Deutschlands verkehrsreichstes Autobahnkreuz. Der Flughafen verfügt über eine Kapazität von insgesamt 28.500 Fahrzeugstellplätzen. Soweit das Erreichte, aber wir bleiben hier nicht stehen, sondern entwickeln unsere intermodalen Angebote ständig weiter.

Maßnahmen



Fraport hat bei der Förderung intermodaler Angebote verschiedene Ansatzpunkte. Es geht darum, die Erreichbarkeit des Flughafens Frankfurt sowohl für Passagiere und Flughafen-Beschäftigte als auch für Fracht noch weiter zu

verbessern.

An- und Abreise der Passagiere

Wir haben uns eine Reihe strategischer Ziele zur Intermodalität gesetzt, [Nachhaltigkeitsprogramm](#) dokumentiert sind. So soll der Einzugsbereich des Flughafens weiter vergrößert und der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere gesteigert werden. Um die Anreise mit Fernzügen attraktiver zu machen, beteiligen wir uns am AiRail Service der Deutschen Bahn AG (DB) und Lufthansa: Lufthansa-Kunden können unter Angabe ihrer Flugnummer über das weltweite Reservierungssystem der Fluggesellschaft Plätze in ICE-Zügen der Bahn reservieren. Die DB stellt hierfür Sitzplatzkontingente bereit. Fraport unterstützt die Reisenden dabei durch einen Gepäckservice im AiRail Terminal des Frankfurter Flughafens und informiert sie über ihre Anschlussflüge und -züge.

Zur Ausweitung des Einzugsbereichs trägt auch der Busverkehr bei, da der Fernbusmarkt in Deutschland seit Januar 2013 liberalisiert ist. Bereits zu diesem Zeitpunkt bestanden 24 Buslinien, die den Flughafen Frankfurt täglich mit deutschen Städten verbinden; weitere sind angekündigt. Dadurch ergeben sich preiswertere An- und Abreisemöglichkeiten für Passagiere; außerdem rücken Orte, die nicht gut an das Schienennetz angeschlossen sind, damit in den Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt.

Arbeitsweg der Beschäftigten

Auch bei dem Arbeitsweg der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen wir bestehende Optimierungsmöglichkeiten. So setzen Fraport, FraSec und Airport Personal Services GmbH (APS) mit einem kostenlosen Jobticket für den öffentlichen Nahverkehr für ihre Beschäftigten einen Anreiz, das Auto stehen zu lassen. Neben einer signifikanten CO2-Reduktion wird auch damit der Straßenverkehr im Umfeld des Flughafens entlastet. 41,2 Prozent unserer Beschäftigten nutzten 2012 die öffentlichen Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg. Um den Beschäftigten die Nutzung der Bahn zu erleichtern, wird seit zwei Jahren ein Früh-ICE aus Hamburg und Köln zum Flughafen Frankfurt eingesetzt.

Luftfracht-Ersatzverkehr

Mit steigenden Frachtmengen nimmt auch das Volumen des Luftfracht-Ersatzverkehrs zu. Dies führt zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf den Zu- und Abfahrtswegen rund um den Flughafen Frankfurt. Fraport unterstützt daher die Verlagerung von Luftfracht-Ersatzverkehr auf den Verkehrsträger Schiene. Mehr Maßnahmen zum Thema Luftfracht finden Sie im Kapitel [Kundenzufriedenheit](#).

Kennzahlen



Mitarbeiter- und Passagierverkehr

	2010	2011	2012
Fraport-Konzern			Anteil in %
Mitarbeiterverkehr			
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	33,0	34,7	42,3*
Passagierverkehr			
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr	65,7	67,7	68,1
Fraport-Muttergesellschaft			Anteil in %
Mitarbeiterverkehr			
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	31	31,8	41,2
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt			
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr	39,2	40,9	41,6

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

Bewegungen im Fernbahnhof, Regionalbahnhof und auf der Straße

	2010	2011	2012
Pkw und Mietwagen	42	41	37
Taxi und Zubringerdienste*	20	22	23
Bus und S-Bahn	14	14	16
ICE und andere Fernzüge	22	21	22
Sonstige (inkl. Holiday-Parking)	2	2	2

*Shuttle-Dienst von Hotels, Reisebüros, Taxiunternehmen etc.

Status Zielerreichung

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Steigerung des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere (Bus, S-Bahn, Regionalbahn, ICE, anderer Fernzug) an den Originärpassagieren	2015	Anbindung der Gepäckförderanlage an die Check-in Schalter im AIRail Terminal	Planung bei Fraport abgeschlossen
		Unterstützung bei der Ausweitung des integrierten Ticketing/Code Share Agreements der Deutschen Bahn auf weitere Airlines	in Planung
Wachstum des Originärmarkts durch Vergrößerung des Einzugsgebiets für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln	2015	Verbesserung des Angebotes von Linien-Fernbusverbindungen aus deutschen Regionen, die nicht optimal mit dem Fernzug-Netz der DB zum Flughafen Frankfurt verbunden sind	Gemeinsame Planung zur Erweiterung des Busbahnhofs mit Bus-Unternehmen und DB begonnen
		Anzeigetafeln und Neubeschilderung im Fernbahnhof	Anzeigetafeln in Planung, Neubeschilderung seitens DB beauftragt
Verbesserung des intermodalen Angebots für die Flughafenbeschäftigten*	2015	Einsatz eines Früh-ICEs aus Hamburg/Köln, Einführung einer zusätzlichen Nah-Busverbindung aus dem Kreis Offenbach	Ziel entfällt künftig Teilziel Früh-ICE erreicht, Teilziel Nah-Busverbindung konnte nicht realisiert werden

* entfällt künftig.

Sie befinden sich hier: Umwelt



Umwelt

Der Flugverkehr und der Betrieb von Flughäfen wirken auf die Umwelt ein. Daran besteht kein Zweifel. Fraport sieht sich als verantwortungsvoller Flughafen-Betreiber mit Standorten auf vier Kontinenten in der Verantwortung, die von ihm ausgehenden Umweltbelastungen zu minimieren. Den Bedürfnissen unserer Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Eigentümer kann Fraport auf Dauer nur gerecht werden, wenn es uns gelingt, auch ökologische Anforderungen angemessen zu berücksichtigen.

Bei unseren Umweltaktivitäten fokussieren wir uns auf die Schwerpunkte, die wir in unserem [Nachhaltigkeitsprogramm](#) gesetzt haben. Priorität haben Aktivitäten zu Klimaschutz, Luftqualität sowie Natur- und Ressourcenschutz. 2012 haben wir erneut zahlreiche Maßnahmen angestoßen und umgesetzt. Grundlage ist die [Fraport-Umweltpolitik](#), die 2008 für den gesamten Konzern verabschiedet wurde. Sie greift unter anderem die Prinzipien des UN Global Compact auf. Wir verpflichten uns darin, bei allen Geschäftsaktivitäten an unseren Standorten umweltgerecht vorzugehen.

Das [Umweltmanagementsystem](#) des Fraport-Konzerns sichert die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und gewährleistet eine kontinuierliche Verbesserung des Umweltschutzes. Für die Aktivitäten am Flughafen Frankfurt betreibt die Fraport-Muttergesellschaft seit 1999 ein Umweltmanagementsystem nach der europäischen Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme EMAS und ist seit 2002 nach ISO 14001 zertifiziert. Auch die Tochter-Unternehmen Fraport Cargo Services (FCS) und N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE), als Firmen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt, werden seit 2008 beziehungsweise 2010 nach EMAS und ISO 14001 überprüft.

Darüber hinaus besitzen der Flughafen [Jorge Chávez International in Lima](#) (Peru) und der [Flughafen Antalya](#) in der Türkei eine Zertifizierung nach ISO 14001. Die [Flughäfen Varna und Burgas](#) in Bulgarien verfügen über ein gemeinsames systematisches Umweltmanagementsystem.

Neben dem Nachhaltigkeitsbericht informiert auch die von einem unabhängigen Umweltgutachter extern geprüfte Umwelterklärung nach den Kriterien der EMAS-Verordnung die Öffentlichkeit über Umweltwirkungen und -leistungen des Flughafens Frankfurt.

- PDF-Download: „[Verkürzte Umwelterklärung 2012](#)“

- PDF-Download: „[Umwelterklärung 2011](#)“

(Dies ist die ausführliche Umwelterklärung.)

- PDF-Download: „[Umweltpolitik](#)“



Klimaschutz

Lediglich zirka 0,1 Prozent der weltweit vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen stammen aus dem Betrieb von Flughäfen. Diese Schätzung des Airports Council International (ACI), dem weltweiten Dachverband der Flughafen-Betreiber, verdeutlicht das vergleichbar geringe Einflusspotenzial der Branche auf das Weltklima. Trotzdem zählt der Klimaschutz aufgrund seiner globalen Bedeutung zu den wichtigsten Umweltthemen von Fraport. Wir arbeiten stetig daran, die Emissionen klimarelevanter Gase zu reduzieren. Die Maßnahmen betreffen die Gebäude, die Infrastruktur und unseren unternehmenseigenen Fuhrpark.

Unser **Ziel** ist es, bis zum Jahr 2020 die CO₂-Emissionen am Standort Frankfurt pro Passagier beziehungsweise pro 100 Kilogramm Fracht gegenüber dem Jahr 2005 um 30 Prozent zu senken. Ein weiteres Ziel ist es, trotz der Verkehrszuwächse im Flughafen-Betrieb zusätzliche CO₂-Emissionen zu vermeiden.

Fraport unterstützt eine Reihe internationaler klimaschutzrelevanter Initiativen der Luftverkehrsbranche. Wir beteiligen uns unter anderem am [Single European Sky Air Traffic Management Research \(SESAR\)](#). Diese Initiative der Europäischen Kommission und der Flugsicherheitsorganisation EUROCONTROL hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen pro Flug bis zum Jahr 2020 um zehn Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2005 zu verringern. So wurde im Rahmen der Single European Sky (SES) beispielsweise das [Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren \(A-CDM\)](#) unter der Leitung von EUROCONTROL entwickelt. Im Zusammenhang mit Effizienzsteigerungen und optimierten Ressourcennutzungen enthält es Potenziale für Einsparungen von CO₂-Emissionen am Boden und in der Luft.

CO₂-Controlling



Effizienter Klimaschutz setzt die Messung und Steuerung des Energieverbrauchs voraus. Zu diesem Zweck führt Fraport ein abrechnungsbasiertes Controlling und Reporting der Energieverbräuche beziehungsweise der CO₂-Emissionen ein. Mit dem regelmäßigen Ausweis der entsprechenden Daten können wir überprüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden, und Fehlentwicklungen frühzeitig erkennen. Gleichzeitig lassen sich mit dem CO₂-Controlling hohe Energieverbräuche identifizieren und energetische Maßnahmen initiieren. Umsetzungserfolge werden messbar. Als Datenbasis dienen die für Gebäude, Anlagen oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport-Muttergesellschaft. Es werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte und -wärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bereits im ersten Quartal 2013 erfolgt das erste Reporting für die Fraport-Muttergesellschaft. Die CO₂-Emissionen für den gesamten Konzern werden zunächst weiterhin retrospektiv einmal im Jahr bilanziert. Die Erfassung der erforderlichen Daten aus den Tochtergesellschaften haben wir jedoch bereits 2012 auf die auch im Jahresabschluss eingesetzte Abschluss- und Konsolidierungssoftware umgestellt. Dieser Automatisierungsschritt führt zu einer Beschleunigung der Bilanzierung und zu größerer Datenvalidität.

Gebäudebestand



Bei der Sanierung und beim Umbau von Bestandsgebäuden soll künftig eine systematische Anwendung des Life-Cycle-Costing (LCC, Lebenszykluskostenrechnung) erfolgen. Mit LCC können die Kosten von Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung der Gebäude berechnet und somit vorab berücksichtigt werden. Um diese Wertsteuerung in der Immobilienwirtschaft zu operationalisieren, hat das Bestandsmanagement der Fraport-Muttergesellschaft ein strategisches Projekt mit drei Schwerpunktthemen entwickelt. Das erste Arbeitspaket beinhaltet die lebenszyklusorientierte Planung und Bauausführung, im zweiten stehen die Transparenz und Steuerbarkeit der Baunutzungskosten im Fokus. Das dritte Paket befasst sich mit der Instandsetzungsplanung. Mit dieser Vorgehensweise stellen wir die Energie- und Kosteneffizienz sowie die Funktionalität der Sanierungen und Umbauten gleichermaßen sicher. Schwerpunktmäßig werden im Bestand folgende Maßnahmen am Standort Frankfurt geplant und realisiert:

- Mit der Sanierung der Lüftungsanlagen von Terminal 1 ist seit 2007 ein Großprojekt in der Umsetzung. Bis zum Jahr 2020 werden die für die Klimatisierung benötigten Technikzentralen des Terminals 1 neu ausgestattet. Ziel dieses Projekts ist es, neben der Reduktion der CO₂-Emissionen auch das Energieeinsparungspotenzial im Bereich der Gebäudeautomation aufzuzeigen. Die Sanierung der über 50 Technikzentralen erfolgt in mehreren Projektstufen und wird während des laufenden Betriebs realisiert. Das Einsparpotenzial der ersten Projektstufe beträgt bereits rund 8.300 Tonnen CO₂, das entspricht 40 Prozent des gesamten Energiesparpotenzials der Fraport-Muttergesellschaft. Davon wurden bereits zirka 2.200 Tonnen CO₂ realisiert, weitere Sanierungsteilschritte mit einem Verminderungspotenzial von 6.100 Tonnen CO₂ befinden sich in der Umsetzung.

Optimierung der Beleuchtung

Im Bereich Beleuchtung reduzierten Fraport sowie sein Tochterunternehmen Fraport Cargo Services GmbH (FCS) 2012 durch folgende Maßnahmen sowohl die CO₂-Emissionen als auch die Kosten für Energie und Instandhaltung.

Fraport-Muttergesellschaft

- **Beleuchtungsreduzierung in den Parkhäusern**
Seit 2012 wird in der Zeit von 0 bis 4 Uhr die Beleuchtung aller Parkreihen in den Parkhäusern am Terminal 1 sowie im Parkhaus für Personal reduziert. Im Personalparkhaus wird im untersten Geschoss die Beleuchtung auch am Wochenende reduziert. Die Reduktion erfolgt durch Ausschalten von durchschnittlich 30 Prozent der Beleuchtung. Damit werden jährlich rund 210.000 Kilowattstunden Strom eingespart, was einer CO₂-Reduzierung von knapp 95 Tonnen entspricht.
- **Beleuchtungsreduzierung durch Außenlichtsteuerung**
2012 haben wir begonnen, die fassadennahe Beleuchtung der Parkhäuser mit Außenlichtfühlern, die das Licht automatisch abschalten, auszurüsten. So können jährlich zirka 124.000 Kilowattstunden Strom eingespart werden. Dies entspricht einer CO₂-Reduktion von etwa 56 Tonnen.
- **Beleuchtungstestreihen in der Terminal-2-Tiefgarage**
2012 wurden verschiedene LED-Leuchten und Leuchtstoffröhren unterschiedlicher Hersteller über einen längeren Zeitraum in der Tiefgarage von Terminal 2 getestet. Ein erstes Ergebnis ist die Umrüstung der Allgemeinbeleuchtung in diesem Bereich auf energiesparende Leuchtstoffröhren. Die Maßnahme ist für 2013 geplant. So sollen jährlich rund 560.000 Kilowattstunden Strom eingespart und damit CO₂-Einsparungen von etwa 230 Tonnen realisiert werden.
- **Beleuchtungstestreihen in den Terminals**
In den beiden Terminals führen wir auf ausgewählten Flächen, wie z. B. in den Ankunftsbereichen A und C, Tests mit LED-Leuchten durch. Im Terminal 2 ist der Test aus wirtschaftlicher und qualitativer Sicht bereits so erfolgreich verlaufen, dass eine Umsetzung kurzfristig erfolgt.

FCS – Fraport Cargo Services GmbH

Die Fraport Cargo Services GmbH erprobte 2012 LED-Technik im Bereich der Lkw-Station mit einem Einspareffekt von 47 Tonnen CO₂. Im dritten Quartal 2013 soll der Einsatz entsprechender LED-Leuchten auf die FCS-Frachthallen ausgeweitet werden, das Einsparpotenzial beträgt rund 545 Tonnen CO₂ pro Jahr.

Neubauten



Bei Neubauten am Flughafen Frankfurt sind die Kriterien des nachhaltigen Bauens integraler Bestandteil aller Planungen. Zudem findet auch hier das Konzept des Life-Cycle-Costing (LCC) Anwendung. Mit LCC können die Kosten von Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung neuer Gebäude berechnet und bei der Investitionsentscheidung berücksichtigt werden. Die Energie- und Kosteneffizienz sowie die Funktionalität von Neubauten am Flughafen Frankfurt werden dadurch gleichermaßen sichergestellt.

Dementsprechend wurde die neue Unternehmenszentrale der Fraport AG nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) errichtet und hat bereits das DGNB-Vorzertifikat in Gold erhalten.

Für das in Planung befindliche Terminal 3 ist ebenfalls die Zertifizierung nach dem DGNB-Goldstandard sowie weiteren internationalen Standards vorgesehen. Die endgültige Entscheidung über die Zertifizierung wird derzeit auf Grundlage der wirtschaftlichen Umsetzung unter Beachtung der Lebenszykluskosten geprüft. An den Konzepten für einen nachhaltigen Bau von Terminal 3 war ein „Runder Tisch“ aus externen und internen Experten beteiligt. Die Vorschläge wurden in die Planung aufgenommen.

Unternehmenseigener Fuhrpark



Der unternehmenseigene Fuhrpark ist für rund 14 Prozent der durch die Fraport-Muttergesellschaft verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich. Zur Reduktion dieser Emissionen werden Fahrzeuge mit alternativen Antrieben beschafft.

Ende 2012 haben wir im Rahmen des Schwerpunkts „Elektromobilität in Modellregionen“ ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördertes Projekt gestartet. Ziel des Projekts ist es, einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen, dass Elektrofahrzeuge den besonderen Anforderungen im Alltagsbetrieb an Flughäfen genügen, und ihre Vorteile gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren darzustellen. Mithilfe wissenschaftlicher Begleitforschung sollen neue Erkenntnisse über die technischen Anforderungen an Fahrzeuge, Batteriesysteme und die Energieversorgungsinfrastruktur sowie über die Nutzerakzeptanz gewonnen werden.

Sondergeräte

Schon heute sind zirka zehn Prozent der Fraport-Fahrzeuge am Flughafen Frankfurt batterieelektrisch angetrieben, darunter viele verbrauchsintensive Sondergeräte wie Palettenhubwagen, Schleppfahrzeuge und Förderbandwagen.

Der Anteil an Elektrofahrzeugen bei Fraport wird im Rahmen des Förderprojekts weiter ausgebaut. Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 bis zu 14 batterieelektrische Palettenhubwagen, vier Elektrokleinbusse und eine elektrisch angetriebene Passagiertreppe einzusetzen. Darüber hinaus sollen bis 2015 rund zehn Prozent der Gepäckschlepper auf seriellen Hybridantrieb umgestellt werden. Durch diese Maßnahmen können bis zu 770 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden werden, sofern die Stromversorgung der Fahrzeuge mit regenerativ erzeugtem Strom erfolgt.

Innovative Carpool-Lösung

Ende 2012 haben wir in Frankfurt einen neuen Carpool in Verbindung mit einem innovativen Buchungs- und Zugangssystem eingerichtet. Infolgedessen konnte die Zahl der Dienststellenfahrzeuge um drei auf neun Pkw reduziert werden. Zudem sind zwei dieser Fahrzeuge mit einem Elektrohybridmotor ausgestattet. Im Rahmen des bereits erwähnten Förderprojekts ist geplant, die Zahl der Elektro-Pkw auf bis zu 20 zu erhöhen. Zum Aufladen sollen 15 Ladestationen nach einem Fraport-spezifischen Standard eingerichtet werden.

CO₂-Reduktion bei den Flugzeugtriebwerken



Hilfstriebwerke – APU

Einen Anteil von zirka zehn Prozent an den CO₂-Emissionen des Start- und Landezyklus von Flugzeugen hat der Betrieb ihrer Hilfstriebwerke (Auxiliary Power Unit – APU). APU-Einsätze sind in bestimmten, kurzen Phasen des Zyklus kaum vermeidbar, wie zum Beispiel beim Anlassen der Haupttriebwerke. Aber auch an den Gate-Positionen laufen sie häufig weiter, um die Versorgung mit Strom und Klimaluft sicherzustellen. Mit dem Abschalten der APUs könnten Emissionen von CO₂ und weiteren Luftschadstoffen deutlich verringert oder vermieden werden. Allerdings müssten Flugzeuge hierzu – neben dem bereits flächendeckend vorhandenen Angebot stationären, das heißt bodengebundenen Stroms – auch mit stationärer Klimaluft, der sogenannten Preconditioned Air (PCA), versorgt werden.

Testweise wird dies nun im Rahmen eines Pilotprojekts angeboten: Der im Oktober 2012 in Betrieb genommene Flugsteig A-Plus wurde mit einer Pilotanlage ausgerüstet, die Klimaluft für das parkende Flugzeug zur Verfügung stellt. In Kooperation mit der Deutschen Lufthansa wird hier unter anderem untersucht, wie die Prozesse rund um das Flugzeug am Gate so gestaltet werden können, dass der Energieverbrauch optimiert wird.

Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren

Das Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren (A-CDM) ist ein Verfahren, das im Rahmen des Single European Sky (SES) auf Initiative von EUROCONTROL, der Europäischen Organisation für die Sicherung der Luftfahrt in Europa, entwickelt wurde. Es sorgt für einen verbesserten Informationsaustausch zwischen allen am flugbetrieblichen Prozess beteiligten Partnern, zu denen die Flughäfen, die Flugsicherung, das Europäische Network Management, die Airlines und die Bodenabfertigungsdienste zählen. Da jeder auf aktuelle und auf qualitativ sehr hochwertige Informationen zugreifen kann, führt A-CDM zu einer besseren Planbarkeit und zu reibungsloseren Abläufen an den Flughäfen und im europäischen Luftraum. So hilft A-CDM dabei, CO₂-Sparpotenziale am Standort Frankfurt zu erschließen. Im

Zusammenhang mit Verbesserungen an der betrieblichen Effizienz trägt es dazu bei, Treibstoff zu sparen sowie CO₂-Emissionen und Verspätungen zu verringern. Außerdem können die vorgesehenen Zeitspannen für Starts und Landungen besser eingehalten werden, was sich insgesamt in einer höheren Pünktlichkeit beim Abflug widerspiegelt.

Die Einführung am Flughafen Frankfurt durch Fraport und die Deutsche Flugsicherung (DFS) gemäß den europäischen Richtlinien und Empfehlungen wurde zum Jahreswechsel 2011/12 planmäßig abgeschlossen. Bis Ende 2012 wurde A-CDM außerdem an den Flughäfen München, Brüssel, Paris-Charles de Gaulle und London-Heathrow eingesetzt. Seit Januar 2013 wird Helsinki-Vantaa ebenfalls zu den europäischen A-CDM-Flughäfen gezählt.

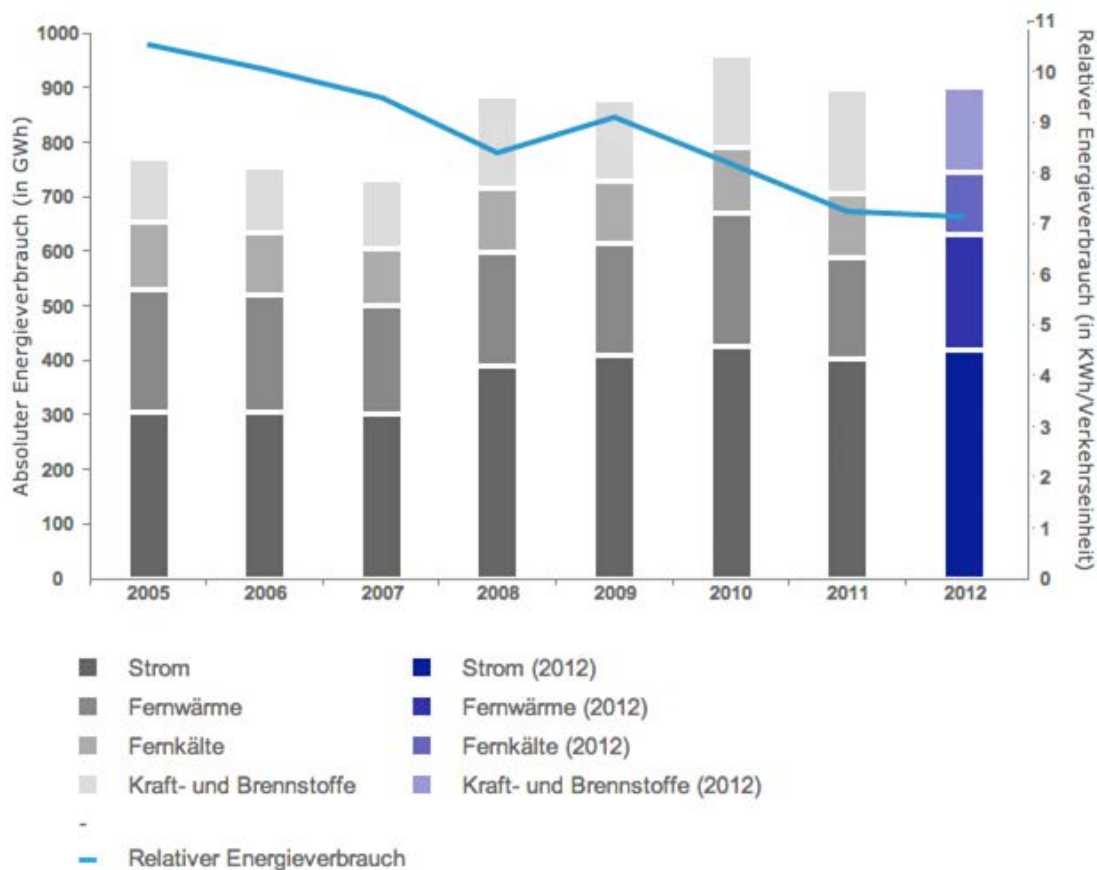
Elektrische Rollhilfen für Flugzeuge

Am Flughafen Frankfurt testet die Lufthansa elektrische Rollhilfen für Flugzeuge. Diese bieten ein großes Einsparpotenzial für Kraftstoff und reduzieren die Lärmemissionen. Bei der fünftägigen Erprobung wurden in einem Airbus A320 zwei Elektromotoren in das Hauptfahrwerk installiert und unter realen Bedingungen getestet. Ob der Einsatz elektrischer Rollantriebe wirtschaftlich betrieben werden kann, wird derzeit ausgewertet.

Kennzahl Energie



Energie Fraport-Konzern*

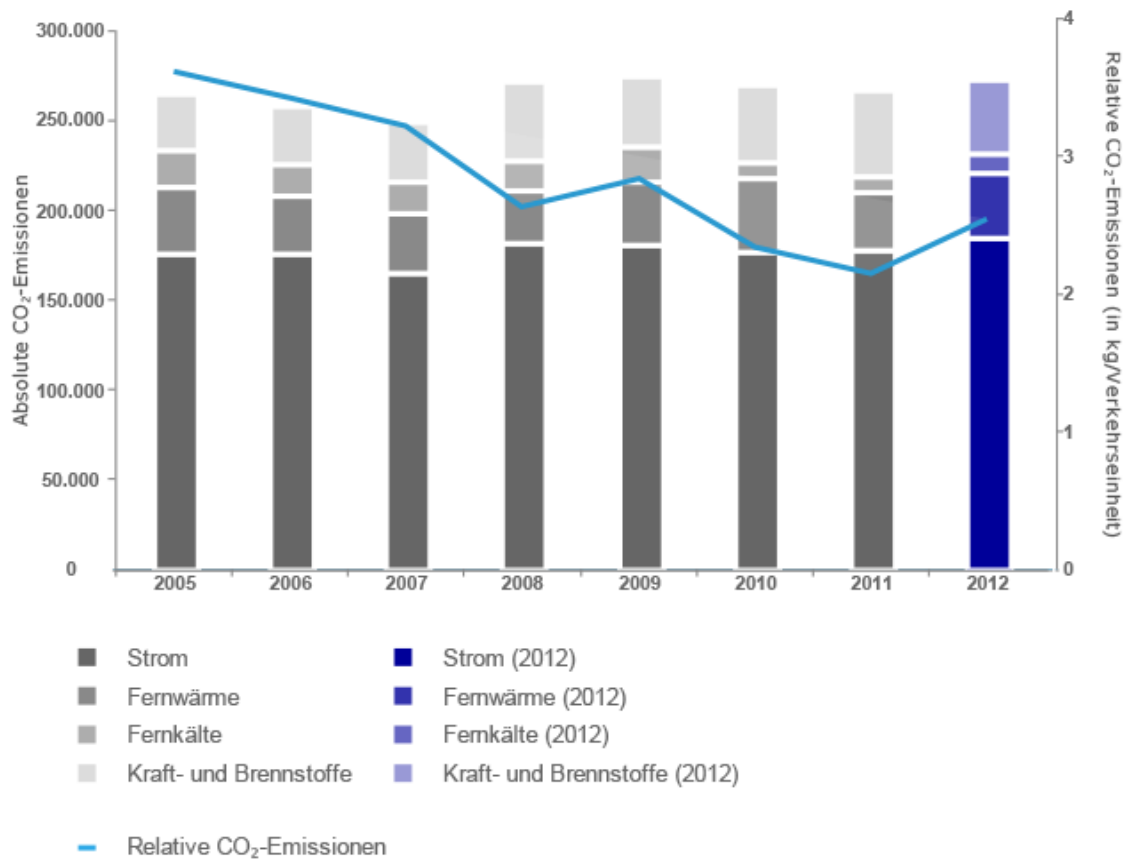


* 2005 bis 2007: Fraport-Muttergesellschaft
 2008: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Hahn, Antalya, Varna, Burgas, Lima, Konzern-Töchter FCS, N*ICE
 2009 bis 2012: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE

Kennzahl CO₂-Emissionen



CO₂-Emissionen Fraport-Konzern*



* 2005 bis 2007: Fraport-Muttergesellschaft

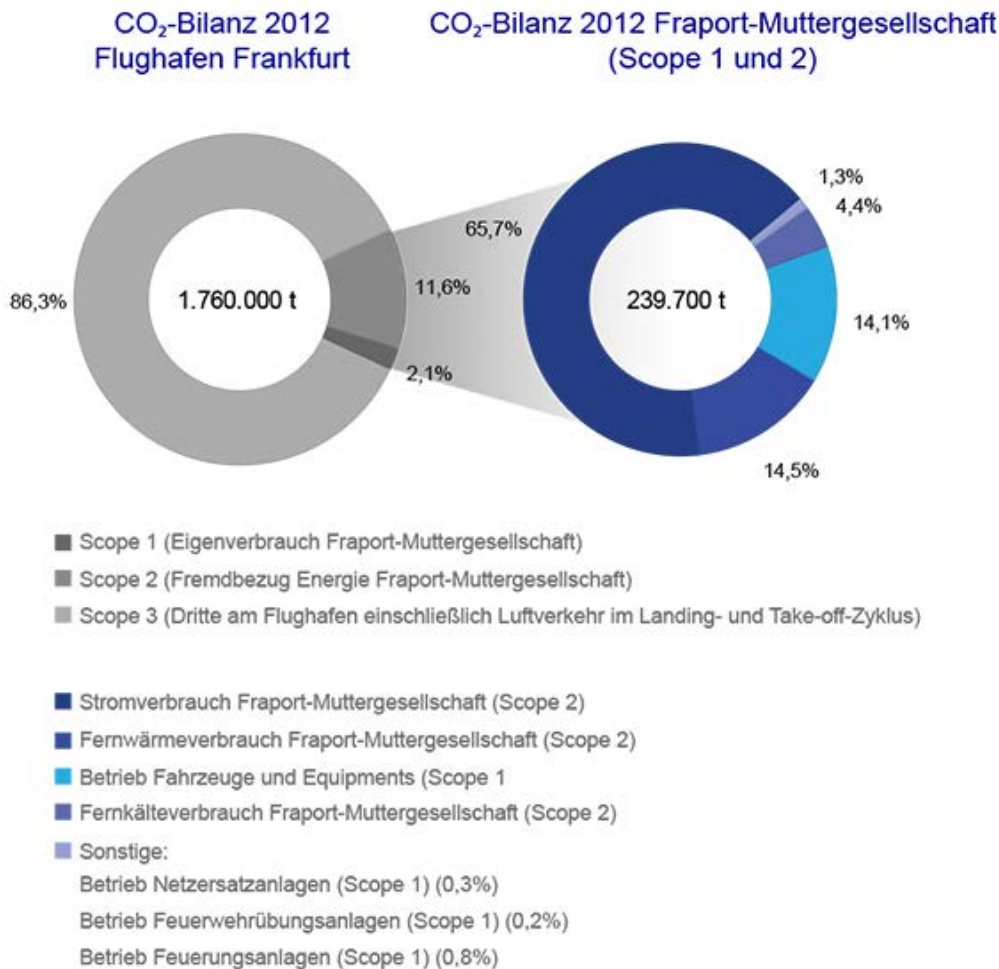
2008: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Hahn, Antalya, Varna, Burgas, Lima, Konzern-Töchter FCS, N*ICE

2009 bis 2012: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE

Kennzahl CO₂-Footprint



CO₂-Footprint Flughafen Frankfurt und Fraport-Muttergesellschaft



Best-Practice-Beispiele

Airport Carbon Accreditation

Fraport nimmt teil an der Airport Carbon Accreditation, einem Programm des Dachverbands der Flughafen-Betreiber ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem umfassenden CO₂-Management zu motivieren und zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war 2009 der erste Flughafen, der in das Programm aufgenommen wurde.

Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Stufe 1 („Mapping“) ist die vollständige Übersicht über alle Emissionsquellen des Flughafens und eine detaillierte CO₂-Bilanz der Tätigkeiten. In Stufe 2 („Reduction“) geht es um das gezielte Management dieser Emissionen und um die Kontrolle der Reduktionen. Stufe 3 („Optimization“) verlangt die Dokumentation von Aktivitäten, die im Zusammenhang mit dem Flughafen stehen, aber nicht durch den Betreiber verantwortet werden, wie Flugbetrieb oder die An- und Abreise von Passagieren und Personal. Die Stufe 3+ („Neutrality“) erreichen nur Flughäfen, die den Nachweis erbringen, dass sie die Klimagasemissionen in ihrer Verantwortung durch gezielte Reduktionsmaßnahmen so weit wie möglich mindern und den verbleibenden Restbetrag durch Maßnahmen im Rahmen des Carbon-Offsettings nach den Regeln des Kyoto-Protokolls kompensieren.

2009 wurde dem Flughafen Frankfurt bereits die Stufe 2 der Airport Carbon Accreditation zuerkannt. Für das Upgrade auf Level 3, das Anfang 2012 erfolgte, wurde unter anderem die Berichterstattung um Angaben zu Emissionsquellen, die nach dem Greenhouse Gas (GHG) Protocol und Scopes dem „Scope 3“ zuzuordnen sind, erweitert. Dazu zählen der Betrieb der Flugzeuge im Stand und im Start- und Landezyklus bis 3.000 Fuß sowie der Betrieb von Gebäuden und Abfertigungsfahrzeugen Dritter, die Versorgung der Flugzeuge mit Bodenstrom, die An- und Abreise von Passagieren, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Dienstreisen. Außerdem wurde der Dialog mit ansässigen Unternehmen am Flughafen intensiviert.

Fraport Energy Award für Energiesparprojekte

Fraport möchte darauf hinwirken, dass andere Unternehmen am Flughafen sich ebenfalls um Energieeffizienz bemühen. Deshalb hat Fraport gemeinsam mit der Fraport-Tochter Energy Air GmbH 2012 erstmalig den „Fraport

Energy Award“ verliehen. Rund 400 am Standort Frankfurt ansässige und nicht zu Fraport zählende Kunden von Energy Air wurden im Rahmen eines Wettbewerbs dazu aufgerufen, ihre Energieeffizienzprojekte einzureichen. Sieger in der Kategorie „Highest Savings“ war das Catering-Unternehmen LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH. Ihm gelang es mithilfe eines softwarebasierten Energiemanagementsystems, seinen Energieverbrauch in den Spülstraßen in einem Jahr um mehr als 500.000 Kilowattstunden zu senken. In der Kategorie „Innovation“ ging der Preis an die IVG THE SQUARE Parking GmbH & Co. KG, die das im Februar 2012 eröffnete Parkhaus der Büro-, Hotel- und Einzelhandelsimmobilie „The Square“ mit innovativer LED-Beleuchtung ausgestattet hatte.

Klimaschutzstudie

Die Fraport AG nimmt das Thema Klimaschutz ernst. Da ein großer Teil ihrer CO₂-Emissionen am Standort Frankfurt durch den Betrieb von Gebäuden sowie mobilen und immobilen Anlagen verursacht wird, liegt hier auch der Schlüssel für das Erreichen der bislang gesetzten oder weiterer Klimaschutzziele.

Bei der komplexen und anspruchsvollen Aufgabe, energetisch sinnvolle Maßnahmen zu identifizieren sowie ihre Realisierung zeitlich und wirtschaftlich bestmöglich zu planen, hat sich Fraport unterstützen lassen. 2011 wurde das Öko-Institut mit einer Studie zu möglichen Klimaschutz-Strategien und -Maßnahmen beauftragt. Ab dem Herbst 2011 bis zum Frühjahr 2013 arbeiteten fünf Experten des Öko-Instituts sowie 30 Fachleute aus den verschiedenen Geschäftsbereichen der Fraport-Muttergesellschaft daran, die notwendigen Daten und Informationen zusammen zu stellen und zu analysieren. Im Ergebnis wurden drei verschiedene Energieeffizienz-Szenarien entwickelt.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
<p>Reduzierung CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (VE: ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30%, von 3,7 im Jahr 2005 auf 2,6 kg/VE im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol)</p> <p>Vermeidung zusätzlicher CO₂-Emissionen im Rahmen des Flughafenausbaus im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol, Basis 2005)</p>	2020	Etablierung CO ₂ -Controlling	<ul style="list-style-type: none"> Fachkonzept abgeschlossen IT-Tool wird konfiguriert
		Einsatz alternativer Antriebstechnologien	<p>Die sukzessive Umsetzung ist bis 2015 geplant. Bisher haben wir im Einsatz</p> <ul style="list-style-type: none"> fünf elektrischen Palettenhubwagen (zirka 5 Prozentpunkte von geplanten 20%) vier serielle Hybrid-Gepäckschlepper (zirka 3 Prozentpunkte von geplanten 20%) 81 elektrische Förderbandwagen (zirka 86 Prozentpunkte von geplanten 100%) fünf Elektro-PKW für den Probebetrieb fünf Plugin-Hybrid-Fahrzeuge für den Probebetrieb
		Energetische Optimierung Bestandsgebäude**	Die Umsetzung erfolgt projektspezifisch auf der Grundlage von Life Cycle Cost-Betrachtungen. Die Zielwerte sind im Leitfaden Nachhaltiges Bauen definiert, der 2013 verbindlich eingeführt werden soll.
		Planung energieoptimierter Neubauten* / **	Projekt abgeschlossen. Alle Vorschläge wurden unter

			ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten bewertet. Ein Projekt wurde in die Planung zum Terminal 3 aufgenommen.
		Zertifizierung des Neubaus Terminal 3 nach DGNB-Gold-Standard und möglichen internationalen Standards	Die Zertifizierung wird im Rahmen der Entwurfsplanung weiter verfolgt.
		Errichtung von Erprobungsflächen für LED-Lampen	<ul style="list-style-type: none"> • bei der Vorfeldbeleuchtung • in Parkhäusern • im Ankunfts- und Außenbereich Terminal 1
Implementierung des Konzeptes „Nachhaltiges Bauen“ in die Geschäftsprozesse	bis 2013	Einrichtung Organisationseinheit „Nachhaltiges Bauen“ innerhalb des Zentralen Infrastrukturmanagement der Fraport AG*	Inhalte wurden in bestehende Prozesse implementiert
		Konzeption für Life-Cycle-Costing (LCC) zur Planungs- und Entscheidungsunterstützung sowie Implementierung einer IT-Lösung	IT-Lösung in Arbeit

* entfällt künftig

** 2011 Ziel, jetzt Maßnahme

Siehe auch Maßnahme „[Prüfung der schrittweisen Einführung von stationärer Klimaluftversorgung für Flugzeuge \(PCA\)](#)“



Luftqualität

Luftschadstoffe werden am Standort Frankfurt vor allem durch den Flugbetrieb verursacht. Ein Teil entsteht aber auch am Boden durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie beispielsweise durch den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Unser Ziel ist die Reduktion der Luftschadstoffemissionen aus allen Quellen. Zudem arbeiten wir an einer systematischen Inventarisierung relevanter Schadstoffe, um den Erfolg unserer Reduktionsmaßnahmen zu kontrollieren.

Schadstoffemissionen durch den Betrieb des Flughafens am Boden



An den Gesamtemissionen der am Flughafen Frankfurt lokal wirksamen Gase und Staube haben Kohlenmonoxid und Stickoxide den größten Anteil. Es folgen Kohlenwasserstoffe, Schwefeldioxid (NO_x), PM10 (Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner 10 Mikrometer) und Ruß. Der Anteil der Fraport-Muttergesellschaft an den Gesamtemissionen aus Flug- sowie Kraftfahrzeugverkehr und stationären Quellen auf und um den Flughafen beträgt bei NO_x zirka 8 Prozent, bei Benzol rund 4 Prozent und bei den PM10 etwa 37 Prozent. Die Fraport-Muttergesellschaft emittiert pro Jahr rund 264 Tonnen NO_x, 0,4 Tonnen Benzol und 9,3 Tonnen PM10. Zu den größten Emittenten zählen die Abfertigungsgeräte und Fahrzeuge. Diese Daten sind einmalig aus dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt abgeleitet.

Zur kontinuierlichen Erhebung arbeiten wir seit 2011 an einem Modell zur systematischen Inventarisierung relevanter **Luftschadstoffemissionen**. Mit seiner Hilfe sollen unsere Reduktionsmaßnahmen kontrolliert und ihr Erfolg abgebildet werden. Das Modell dient Fraport als Datengrundlage, um den Anteil des Flughafen-Betriebs an den Immissionen im Umland ermitteln zu können. Um die Daten auszuwerten, werden die Emissionsquellen in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Als relevant sind Stoffe zu bezeichnen, die durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß am Standort Frankfurt vorkommen.

Als weitere Reduktionsmaßnahme von Luftschadstoffen, die aus dem Betrieb des Flughafens entstehen, stellt Fraport seinen Fuhrpark schrittweise auf **schadstoffarme und elektrische Antriebe** um. So wurden im Jahr 2012 unter anderem weitere elektrisch angetriebene Bodenabfertigungsgeräte eingeführt.

Schadstoffemissionen durch den Flugverkehr



Flugzeugturbinen stoßen neben eingemischter Luft (etwa 90 Prozent) vor allem Kohlendioxid (rund 7 Prozent) und Wasserdampf (etwa 3 Prozent) aus; alle drei Komponenten sind auch Bestandteil der natürlichen Atmosphäre. Die zusätzlich entstehenden Schadstoffe Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe und Ruß ergeben insgesamt einen Anteil von weniger als 1 Prozent. Das Emissionsspektrum der Flugzeugturbinen entspricht dem des Straßenverkehrs. Die von den Flugzeugen emittierten Mengen dieser Schadstoffe am Standort Frankfurt werden jährlich ermittelt und in der Umwelterklärung veröffentlicht.

- PDF-Download: „[Umwelterklärung 2012](#)“, in der die Emissionen dokumentiert sind

Die Emissionen der Flugzeuge können wir nur indirekt beeinflussen. Fraport erhebt daher in Frankfurt emissionsabhängige Flughafen-Entgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoff, um den Fluggesellschaften finanzielle Anreize für den Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu geben. Das Abschalten der Hilfstriebwerke auf den Parkpositionen kann die Emissionen weiter verringern. [Ein Pilotprojekt](#) hierzu wurde im Flughafen-Bereich A-Plus bereits 2012 begonnen. Außerdem arbeiten wir kontinuierlich an einer Reduktion des Treibstoffverbrauchs durch die Verkürzung der Roll- und Wartezeiten von Flugzeugen. Dies ermöglicht unter anderem das [Airport Collaborative Decision Making \(A-CDM\)](#), ein Verfahren zur besseren Koordination der Bodenprozesse.

Abschaltung der Hilfstriebwerke

Die laufenden Hilfstriebwerke Auxiliary Power Units (APU) haben am Start- und Landezyklus einen Anteil von 9 Prozent an den NOx-Emissionen und 19 Prozent an den [PM10-Emissionen](#). Diese Triebwerke werden dazu genutzt, das Flugzeug an der Parkposition mit Strom und Klimaluft zu versorgen. Eine Abschaltung der Hilfstriebwerke und damit eine Reduzierung der Emissionen ist nur möglich, wenn das Flugzeug von extern damit versorgt wird. Bodenstromversorgung bieten wir bereits heute flächendeckend an. Seit 2012 ist zudem eine stationäre Pre-Conditioned-Air-Anlage zur Versorgung mit Klimaluft im Test.

Fuel Dumping

In seltenen Notfällen genehmigt die Deutsche Flugsicherung (DFS) das in der Öffentlichkeit oft diskutierte Ablassen von Treibstoff. Nur Langstreckenflugzeuge sind mit Vorrichtungen für das sogenannte Fuel Dumping ausgerüstet, da nur bei diesen Maschinen das zulässige Startgewicht deutlich größer ist als das zulässige Landegewicht. Das Verfahren kann dann erforderlich werden, wenn ein vollgetankter Langstreckenflugzeug wegen eines Notfalls oder einer Störung den Flug unterbrechen muss. Durch einen Treibstoffablass kann das Flugzeuggewicht in kurzer Zeit auf das zulässige Landegewicht reduziert werden. Zum Treibstoffnotablass wird dem Flugzeug von der DFS eine möglichst dünn besiedelte Region zugewiesen. Dort wird in großer Höhe das Kerosin mit Hochleistungspumpen in feinste Tröpfchen „verwirbelt“. Der weitaus größte Teil dieser Tröpfchen sinkt nicht zu Boden, sondern verdunstet noch in den höheren Luftschichten und wird teilweise zu Wasser und Kohlendioxid abgebaut. In den vergangenen Jahren waren über hessischem Gebiet jährlich drei bis neun Flugzeuge zum Treibstoffablass gezwungen. Fuel Dumping ist ohne Genehmigung der DFS nicht erlaubt.

Fraport unterstützt Forschungsprojekt CARIBIC

Seit 2009 unterstützt Fraport über den [Umweltfonds](#) das Projekt [CARIBIC](#) zur Atmosphärenforschung. Vom Flughafen Frankfurt aus startet einmal im Monat der speziell umgerüstete Lufthansa-Airbus A340-600 „Leverkusen“ mit einem Messcontainer mit Messinstrumenten zur Untersuchung des Klimas. Das Passagierflugzeug dient als Messplattform und sammelt Daten über chemische und physikalische Prozesse, die einen Einfluss auf das Klimasystem haben. Instrumente messen in den Luftproben über fünfzig klimarelevante Spurengase sowie Wasserdampf und Schwebeteilchen in der Atmosphäre.

Die „Leverkusen“ befindet sich dabei wie alle Passagierflugzeuge hauptsächlich im Übergangsbereich zwischen der Troposphäre, das ist die unterste Luftschicht der Atmosphäre, in der das Wettergeschehen stattfindet, und der darüber befindlichen Stratosphäre. Viele Stoffe, die der Mensch – auch durch den Flugverkehr – in die Atmosphäre einbringt, entfalten in dieser sogenannten Tropopausenregion ihre Wirkung. Messungen vom Boden oder von Satelliten aus geben nur ungenügend Auskunft über diese wichtige Zone. Kostengründe erlauben keine großflächigen, langfristigen und regelmäßigen Datensammlungen durch spezielle Forschungsflugzeuge. Der regelmäßige Einsatz der „Leverkusen“ auf einer Vielzahl von Fernstrecken machen die CARIBIC-Messreihen deshalb besonders wertvoll für die Forschung.

Erfassung der Schadstoffimmissionen



Die Schadstoffimmissionen überwachen wir auf dem Flughafen Frankfurt seit 2002 kontinuierlich an zwei Luftmessstellen. 2008 bis 2011 wurde eine dritte Messstelle im Süden von Kelsterbach betrieben. Diese wurde im Jahr 2012 durch zwei neue Stationen nahe der neuen Landebahn Nordwest ersetzt. Damit liegen diese Stationen in dem Bereich, für den im Genehmigungsverfahren die größten lufthygienischen Auswirkungen des Flughafens im siedlungsnahen Umfeld prognostiziert wurden. Die Messergebnisse werden im „Lufthygienischen Jahresbericht“ veröffentlicht.

- PDF-Download: „[Lufthygienischer Jahresbericht 2012](#)“

Die Ergebnisse zeigen, dass die Luftqualität auf dem Flughafen-Gelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Schadstoffmessungen durch behördliche Einrichtungen

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt ist in der Rhein-Main-Region ein kontroverses Thema. Mit den betroffenen

Kommunen haben wir in den vergangenen Jahren intensive Dialoge geführt. Hierbei fungierte das Forum Flughafen und Region (FFR) als Plattform für konstruktive Diskussionen über die ausbaubedingten Belastungen. Bestandteil des Forums ist das von der Gemeinnützigen Umwelthaus GmbH betriebene Umwelt- und Nachbarschaftshaus. Wichtigstes Ziel des UNH ist es, die Kommunikation und die Kooperation zwischen dem Flughafen Frankfurt, seinen Nutzern und den Anwohnern durch unabhängige und transparente Informationen kontinuierlich zu **verbessern**. Dem dient ein Internetauftritt, der unter anderem ein Fluglärmmonitoring bietet sowie Informationen über Umwelt- und Sozialthemen, die im Zusammenhang mit dem Flughafen stehen. Die Ausstellungsräumlichkeiten wurden im April 2013 eröffnet.

Gemeinsam stellten das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG), das Hessische Umweltministerium und das UNH am 29. November 2012 ihre Schadstoffmessungen im nahen Umfeld des Flughafens Frankfurt vor. Seit Mai 2012 betreibt die HLUG eine Messstelle auf dem Frankfurter Lerchesberg. Diese soll die Luftqualität unter der Einflugschneise der Nordwest-Landebahn und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben dokumentieren. Bisher ergaben sich keine auffällig erhöhten oder ungewöhnlichen Immissionsbelastungen der Anwohner. Im Vergleich zu Messstationen im näheren Umfeld sind die Messwerte eher niedriger oder höchstens in ähnlicher Größenordnung. Das entspricht auch dem Ergebnis der Fraport-eigenen Messungen auf dem Flughafen seit 2002.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens	2020	Methodenentwicklung zur Berechnung von Luftschadstoffemissionen durch <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur • Flugzeugabfertigung • spätere Ausdehnung auf landseitigen Verkehr optional 	<p>Konzeptphase läuft: Bestandaufnahme und Ergänzung vorhandener Betriebsdaten zur Infrastruktur, Recherche aktueller Emissionsfaktoren, Erprobung von methodischen Ansätzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorläufige Teilergebnisse für Heizöl- und Erdgasfeuerung vorhanden, Konsolidierung der Ergebnisse für Infrastruktur erfolgt bis Mitte 2013. • Vorläufige Ergebnisse für Abfertigung Ende 2013.
		<p>Prüfung der schrittweisen Einführung von stationärer Klimaluftversorgung für Flugzeuge (PCA)</p> <p>Siehe auch Klimaschutz</p>	<p>Testlauf mit einer Pilotanlage am Terminal 1 A+ gestartet.</p> <p>Bauliche Vorhaltung im Terminal 3 sowie Untersuchung für eventuelle spätere Ausstattung im Bestand geplant.</p>

Sie befinden sich hier: Umwelt > Natur- und Ressourcenschutz



Natur- und Ressourcenschutz

Als Verkehrsknotenpunkt für Zehntausende von Menschen, Start- und Landeplatz für Hunderte von Flügen und Drehscheibe für Tausende von Tonnen an Waren pro Tag sind Flughäfen ein Ort intensiver Ressourcennutzung. Dabei möglichst schonend mit den natürlichen Ressourcen umzugehen, ist das Ziel an allen Standorten der Fraport AG. Darüber hinaus wollen wir das Abfallaufkommen reduzieren und die Abfallverwertungsquote weiter steigern.

Ausbau und Betrieb eines Flughafens gehen mit großflächigen Eingriffen in die Natur einher. Deshalb sehen wir uns in der Verantwortung, die Biodiversität auf dem Flughafen-Gelände sowie in dessen Umgebung zu erhalten und zu fördern. Die Datenbasis für die Aktivitäten am Flughafen Frankfurt bildet eine detaillierte Erfassung der Flora und Fauna. Sie wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zum Planfeststellungsverfahren des Flughafen-Ausbaus im Jahr 2005 durchgeführt. Zudem betreiben wir seit 2010 ein intensives Umweltmonitoring rund um den Flughafen. Als Basis werden auf einer Fläche von ungefähr 10.000 Hektar die Bestände an Fledermäusen, Vögeln, Reptilien, Amphibien oder Käfern in regelmäßigen Abständen erfasst

Biodiversität



Auch nach der Erweiterung um die neue Landebahn Nordwest zählt der Flughafen Frankfurt mit einer Fläche von rund 22 Quadratkilometern oder 2.245 Hektar nach wie vor zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Indem wir die Fläche optimal nutzen, versuchen wir so wenig Naturflächen wie möglich zu beanspruchen. 1.218 Hektar oder 54 Prozent der Gesamtfläche sind unbefestigt.

Mit etwa 655 Hektar besitzt Fraport im Bereich der Start- und Landebahnen die größte landwirtschaftlich ungenutzte, zusammenhängende offene Grünlandfläche. Sie wird nicht umgebrochen und nur in Randbereichen gedüngt. Aus Sicherheitsgründen wird sie von höherem Aufwuchs freigehalten. Dieses extensiv gepflegte Dauergrünland ist ein hochwertiger Lebensraum für gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Besonders hochwertige Flächen befinden sich im Randbereich der Startbahn 18 (West) mit artenreichen Extensivwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen und Calluna-Heiden. Auf dem Betriebsgebiet sind zahlreiche, darunter seltene und sogar gefährdete Pflanzen und Tiere, darunter Vögel wie die Feldlerche sowie Amphibienarten wie Kreuzkröten und Springfrösche, heimisch.

Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens wurden im Rahmen der für den Flughafen-Ausbau vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen insgesamt 2.312 Hektar Flächen naturschutzfachlich aufgewertet. Es wurden hochwertige Lebensräume, wie beispielsweise naturnahe Wälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt beziehungsweise befinden sich in der Entwicklung. Den Grünlandflächen im Betriebsbereich des Flughafens und den aufgewerteten Flächen mit unterschiedlichen Biotopen in seinem Umfeld kommt eine hohe Bedeutung als Reservoir und Trittsteine für die Erhaltung der biologischen Vielfalt in der Region und darüber hinaus zu. An unseren anderen Konzernstandorten waren 2012 keine Kompensationsmaßnahmen notwendig, da außer in Frankfurt kein weiterer Ausbau stattfand.

- PDF-Download: [„Ökologische Maßnahmen zum Flughafenausbau – aktiv für die Natur“](#)

Biodiversitätscheck

Im Jahr 2011 nahmen wir im Rahmen der [European Business and Biodiversity Campaign](#) an einem Biodiversitätscheck teil, der vom [Global Nature Fund](#) und der [Bodenseestiftung](#) durchgeführt wurde. Die als Resultat empfohlenen Maßnahmen für den Standort Frankfurt wurden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet. Folgende Schritte wurden bereits eingeleitet:

- Im Rahmen unserer Biodiversitätsstrategie unterstützen wir Projekte zum Erhalt von Ökosystemen und der Artenvielfalt im Rhein-Main-Gebiet mit Mitteln des [Fraport-Umweltfonds](#). Dazu zählte 2012 unter anderem der [Arbeitskreis Frankfurt der Hessischen Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V. \(HGON\)](#), der mit den Fördergeldern Streuobstwiesen erhält. Zudem wurde der [NABU – Natur- und Vogelschutzgruppe Meerholz-Hailer e.V.](#) bei der Wiederansiedlung des Weißstorchs gefördert. Insgesamt erhielten 60 Projekte finanzielle Hilfe aus dem Fraport-Umweltfonds.
- Konkrete Ziele zum Schutz der Biodiversität wurden im [Nachhaltigkeitsprogramm](#) 2012 in den Abschnitten „Umwelt/Natur- und Ressourcenschutz“ und „Gesellschaft/Regionales Engagement“ aufgenommen.
- Wo immer möglich, begrünen wir Freiflächen wie Grünstreifen und Dächer durch unsere eigene Gärtnerei. Auch bei den Neubauten in der CargoCity Süd am Standort Frankfurt werden vermehrt Flächen mit ökologischer Dachbegrünung eingeplant.
- Das Thema Umweltschutz und damit auch die Biodiversität ist Teil des neuen, seit 2013 geltenden [Verhaltenskodex für Lieferanten](#).
- Ausstellungen in den Terminals und Veranstaltungen sensibilisieren unsere Passagiere und die interessierte Öffentlichkeit zum Thema [Biodiversität](#).
- PDF-Download: „[Biodiversitätscheck](#)“
- PDF-Download: „[Biodiversitätsstrategie](#)“
- Weitere Informationen finden sie in dem Artikel: „[Biodiversität – ein Baustein in Richtung nachhaltiger Luftverkehr](#)“

Vogelschlag



Für Flugzeuge sind Kollisionen mit einzelnen Vögeln und besonders mit Vogelschwärmen eine [Gefahrenquelle](#). Da rund 70 Prozent aller [Vogelschläge](#) an Flughäfen und in deren Nahbereichen stattfinden, sind wir als Flughafen-Betreiber verpflichtet, dieses Risiko zu minimieren. Anders als auf vielen internationalen Flughäfen wird in Frankfurt der Schwerpunkt auf ein spezielles Biotopmanagement gesetzt. Dabei geht es darum, das Flughafen-Gelände für in diesem Zusammenhang relevante Vögel unattraktiv zu gestalten, das heißt, Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten werden minimiert oder vermieden. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die der Minderung des Vogelschlagrisikos dienen. Ein Vogelschlagbeauftragter ist für das Thema verantwortlich. Eine regelmäßige Kontrolle der Anzahl, Zusammensetzung und Verbreitung von Vogelarten auf dem Flughafen-Gelände ist ganzjährig sichergestellt.

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest wurde das Überwachungssystem MIVOTHERM für Vogelfluggbewegungen entlang des Mains eingeführt. Es arbeitet auf Basis der Thermofotografie-Technik und erfasst und identifiziert Vogelschwärme mittels hochauflösender stereoskopischer Wärmebildkameras. Dabei können verschiedene Parameter, wie Flughöhe und Fluggeschwindigkeit sowie die Schwarmgröße, exakt ermittelt werden. Gleichzeitig wurde am südlichen Ufer des Mönchwaldsees ein blickdichter Vorhang errichtet, der Vögel vom Landebahnbereich fernhalten soll. Gleichzeitig minimiert der Vorhang optische Signal- und Störreize für Vögel auf dem Mönchwaldsee.

Die Vogelschlagrate, die auf verifizierten Meldungen der Piloten basiert, lag in Frankfurt in den vergangenen zwölf Jahren bei zwei bis maximal 3,5 Fällen pro 10.000 Flugbewegungen. Die Vogelschlagrate dient als Kenngröße für den Erfolg der Maßnahmen, jedoch nur im Sinne eines Näherungswerts, denn sie ist empfindlich gegen weitere Einflüsse, wie klimatische Unterschiede in den Betrachtungszeiträumen und ökologische Besonderheiten.

Wasser



Im Jahr 2012 wurde der Flughafen Frankfurt von 57,5 Millionen Passagieren genutzt. Zudem sind dort zirka 78.000 Menschen beschäftigt – daraus resultiert ein hoher Wasserbedarf. Gleichzeitig wird eine entsprechende Menge Abwasser in Form von Schmutzwasser und Niederschlagswasser erzeugt und abgeleitet. Als Nutzer von Oberflächengewässern sowie des Grundwassers muss Fraport sicherstellen, dass die gesetzlichen Vorgaben zum Gewässerschutz eingehalten und durch den Betrieb des Flughafens keine vermeidbaren Beeinträchtigungen der

Umwelt hervorgerufen werden. Fraport berücksichtigt beim Umgang mit dem „Schutzgut Wasser“ alle Aspekte einer modernen Wasserwirtschaft. Dazu zählen die Steuerung des Verbrauchs und eine Kontrolle der Qualität des Wassers, das über das Areal des Flughafens in das Ökosystem eintritt.

Trink- und Brauchwasser

Die Fraport AG betreibt am Flughafen Frankfurt ein Trink- und Brauchwassernetz mit einer Gesamtlänge von 130 Kilometern. Das Trinkwasser wird aus der rund drei Kilometer nördlich gelegenen Brunnen- und Wasseraufbereitungsanlage „Hinkelstein“ bezogen. Das Brauchwasser erhalten wir aus Regenwasser-Aufbereitungsanlagen in der CargoCity Süd und im Terminal 2, aus eigenen Grundwasserbrunnen sowie als aufbereitetes Mainwasser.

Brauchwasser verwenden wir bereits in Sprinkleranlagen, Toilettenspülungen und für die Beregnung von Grünanlagen. In der CargoCity Süd ist die Brauchwasserversorgung annähernd flächendeckend ausgebaut. Ebenso wird das Terminal 2 mit Brauchwasser versorgt, im Terminal 1 wird die Versorgung weiter ausgebaut.

In den vergangenen zwölf Jahren ist der Brauchwasseranteil am Gesamtwasserverbrauch der Fraport AG am Flughafen Frankfurt auf knapp 25 Prozent gestiegen. Der Trinkwasserverbrauch lag 2012 bei 951.000 Kubikmeter, was 12,20 Liter je Verkehrseinheit entspricht. Die Brauchwassermenge betrug 230.000 Kubikmeter.

Abwasser

Das Abwasser des Flughafens Frankfurt setzt sich aus Schmutz- und Niederschlagswasser zusammen und wird in getrennten Kanalsystemen gesammelt.

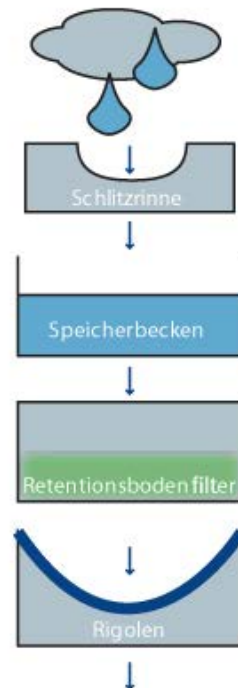
Das Niederschlagswasser von kanalisierten Vorfeld-, Verkehrs- und Dachflächen durchfließt Sicherheitseinrichtungen, beispielsweise Leichtflüssigkeitsabscheider oder Schlammfanganlagen. Erst dann wird es in den Main, den Gundbach oder in Versickerungsanlagen geführt. Systematische Kontrollen stellen die Einhaltung vorgegebener Grenzwerte sicher.

Das Schmutzwasser aus dem nördlichen Teil des Flughafens wird in den Kläranlagen Frankfurt-Sindlingen und Frankfurt-Niederrad gereinigt. Bevor das Schmutzwasser in die kommunale Kanalisation fließt, werden an den Übergabestellen Proben entnommen.

Im Südbereich des Flughafens betreibt Fraport eine eigene Kläranlage. Ihre Kapazität wurde bis 2012 von 11.000 Einwohnergleichwerten (EWG) auf 100.000 EWG ausgebaut.

Bestandteil der Wasserwirtschaft sind zudem die Entwässerungsanlagen, mit denen die Landebahn Nordwest ausgestattet wurde. Das Niederschlagswasser von Landebahn und Rollbahnen fließt über seitlich angeordnete Schlitzrinnen und ein rund 23 Kilometer langes Kanalnetz zu drei Pumpwerken und von dort in zwei unterirdische Speicherbecken mit jeweils 12.500 Kubikmetern Fassungsvermögen. Sukzessive wird es dann über Filter mit einer Gesamtfläche von 20.000 Quadratmetern geleitet und im Winter von Enteisungsmitteln gereinigt. Messgeräte überwachen dabei ständig die Qualität des Niederschlagswassers. Sind die Vorgaben eingehalten, kann das Wasser in den Main eingeleitet oder versickert werden. In diese Entwässerungsanlagen haben wir insgesamt 22,75 Millionen Euro investiert.

Qualifizierte Entwässerung Landebahn Nordwest



Quelle: Frankfurter Societäts-Medien GmbH

Daten zu Wasserverbrauch und Abwasser des Fraport-Konzerns finden Sie unter [Kennzahlen](#).

Enteisung von Flugzeugen und Betriebsflächen

Zur Enteisung der Flugzeuge setzt die dafür verantwortliche Fraport-Beteiligungsgesellschaft N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) ein Gemisch aus Propylenglykol und unterschiedlichen Anteilen von Wasser ein. Zur Enteisung von Flugbetriebsflächen benutzen wir am Flughafen Frankfurt entsprechend der Witterungssituation dosiertes Kaliumformiat. Beide Mittel sind gut in kurzer Zeit biologisch abbaubar und erfüllen strenge Anforderungen. Enteisungsmittelhaltiges Niederschlagswasser von qualifiziert entwässerten Flächen wird zurückgehalten und in den Kläranlagen behandelt.

Auch an unseren Flughäfen in Varna und Burgas sind Enteisungsmittel im [Einsatz](#). An den Standorten in Lima und Antalya ist aufgrund der klimatischen Bedingungen keine Enteisung der Flugzeuge notwendig.

Grundwasserüberwachung

Mithilfe eines umfassenden Monitorings mit mehr als 280 Messstellen auf dem Flughafen Frankfurt und weiteren 270 in seinem Umfeld überwacht Fraport kontinuierlich das Grundwasser. Eine Grundwasserdatenbank erlaubt die Darstellung und die Beurteilung von Wasserstandsdaten und Grundwasserqualität für Fraport, Behörden und Wasserwerke.

Abfall



Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, Abfälle so weit wie möglich zu vermeiden oder sie, wo dies nicht möglich ist, zu verwerten. Die Abfallmenge von Fraport ist gegenüber dem Vorjahr lediglich um 3 Prozent bei stagnierendem Verkehr gestiegen. 2012 hat die Fraport-Muttergesellschaft rund 24.600 Tonnen Abfall (ohne Boden- und Bauschutt) entsorgt. Der Anteil gefährlicher Abfälle lag bei knapp 5,5 Prozent. Die Verwertungsquote blieb mit rund 85 Prozent auf einem sehr hohen Niveau. Abfälle gehen entweder in Sortieranlagen, wo Störstoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden oder in das erst kürzlich modernisierte Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt. Der hier bei der Verbrennung erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt.

Am Flughafen [Antalya](#) betreibt unsere Tochter ICF Airports seit Anfang 2011 ebenfalls eine Abfallsortieranlage.

- PDF-Download: [„Vom Abfall zum Rohstoff“](#)

Papierverbrauch

Bei der täglichen Arbeit legen wir großen Wert auf den effizienten Einsatz von Papier. Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. In einem ersten Schritt haben wir am Standort Frankfurt ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print Points entwickelt, die Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über vier Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch betrug 12 Prozent. Der Anteil an Recyclingpapier vom gesamten Kopierpapier lag bei 99 Prozent.

Gefahrgut und Gefahrstoffe



Beim Umgang mit Gefahrgütern und Gefahrstoffen steht für Fraport die Sicherheit von Mensch und Umwelt an erster Stelle. Zur sicheren Lagerung von Gefahrgütern haben wir in der CargoCity Süd am Standort Frankfurt ein nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigtes Gefahrgutlager eingerichtet. Gefahrgutexperten der Fraport-Muttergesellschaft und der [Fraport Cargo Services GmbH \(FCS\)](#) überprüfen jede Gefahrgutsendung und die Richtigkeit ihrer Dokumente.

Beim Transport gefährlicher Güter werden die Gefahrgutdaten gemäß dem Standard der Internationale Flug-Transport-Vereinigung (IATA) an die jeweiligen Empfangsflughäfen übermittelt. Alle zwei Jahre wird unser Gefahrgutteam sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die am Transport von gefährlichen Gütern beteiligt sind, entsprechend der Anforderung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO geschult. Inhalt der Schulungen sind neben gesetzlichen Grundlagen unter anderem auch die besonderen Regeln im Bereich Strahlenschutz.

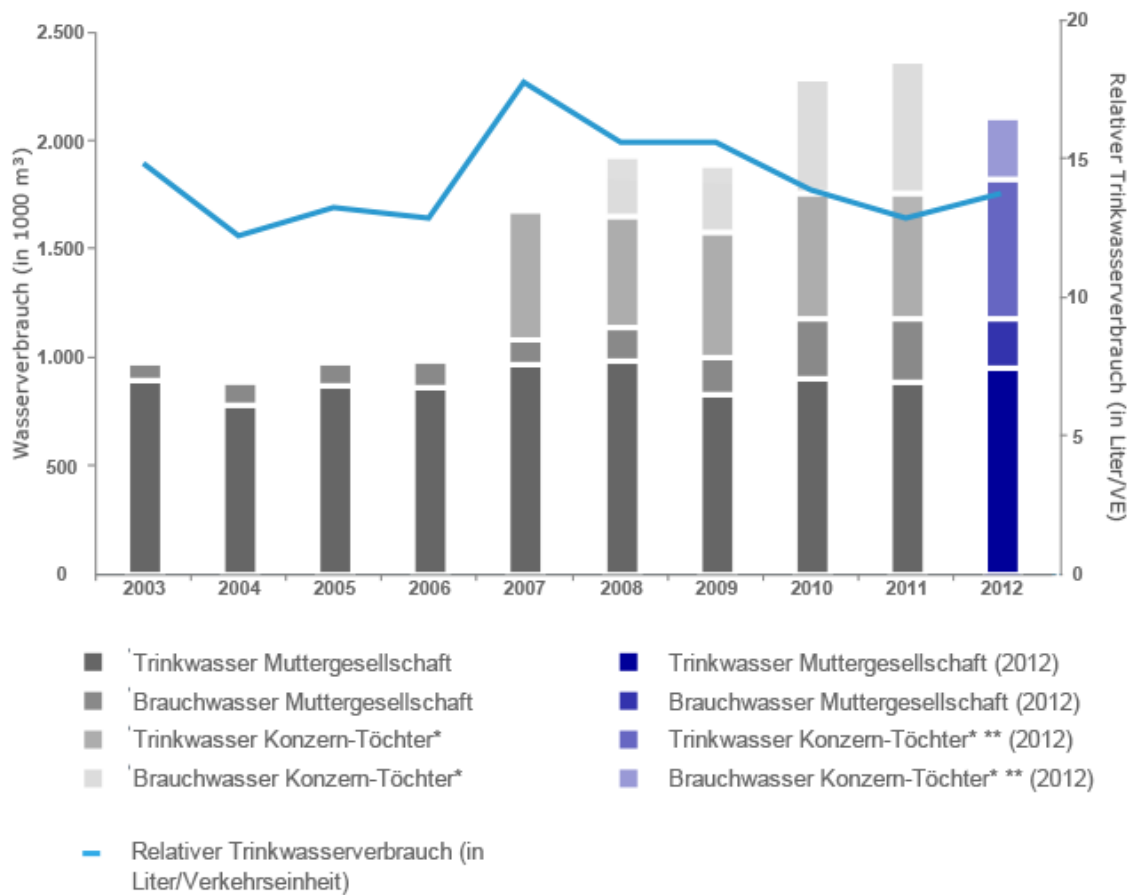
Unser Ziel ist es, die Menge der eingesetzten Gefahrstoffe am Standort Frankfurt zu reduzieren. In einem seit 1990 existierenden Produktbewertungsverfahren prüfen wir, ob der betreffende Gefahrstoff gegen einen weniger gefährlichen Stoff ausgetauscht, auf den betreffenden Betriebsvorgang verzichtet oder dieser modifiziert werden kann. Diese Produktbewertung wird durch Fraport auch für andere Firmen am Flughafen durchgeführt, zum Beispiel Reinigungsfirmen.

Die Fraport-Tochter GCS – Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG – reduziert erfolgreich Reinigungschemikalien bei ihren täglichen Reinigungsprozessen. Für die Gebäudereinigung kommt die GCS weitgehend ohne Chemikalien aus. Mit der sogenannten Split-Steam-Technologie wird aus Leitungswasser, Salz und elektrischer Spannung eine effiziente Reinigungslösung erzeugt. Damit entfällt die Lagerung und Entsorgung von Chemikalien. Maschinelle Bodenreinigung erfolgt mithilfe elektrisch geladenen Wassers, ohne Reinigungschemie. Durch Dosierung wird die Wassermenge um zirka 70 Prozent reduziert. Für die Glasreinigung wird demineralisiertes Wasser verwendet.

Kennzahl Wasserverbrauch



Gesamtwasserverbrauch



VE = Verkehrseinheit

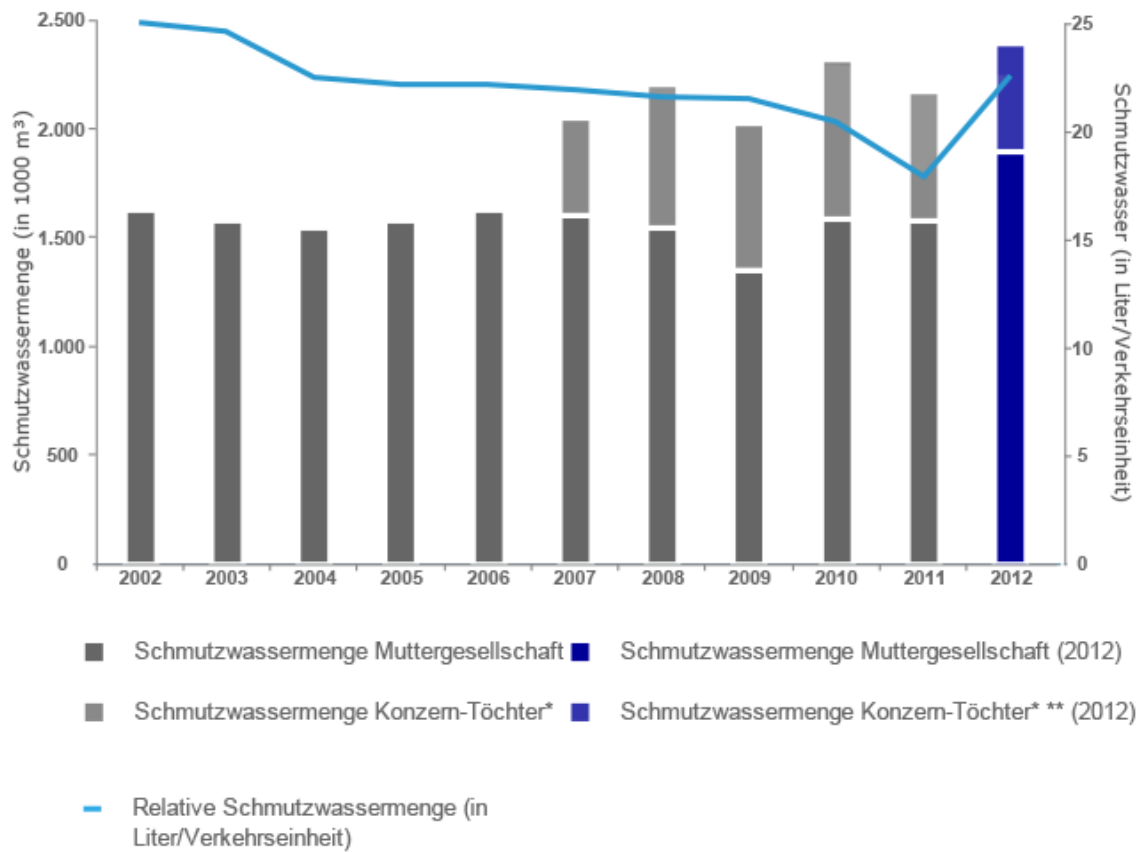
*Flughafen Hahn (bis 2008), Flughäfen Varna, Burgas, Lima und Antalya, Konzern-Töchter FCS, N*ICE

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

Kennzahl Schmutzwassermenge



Schmutzwassermenge



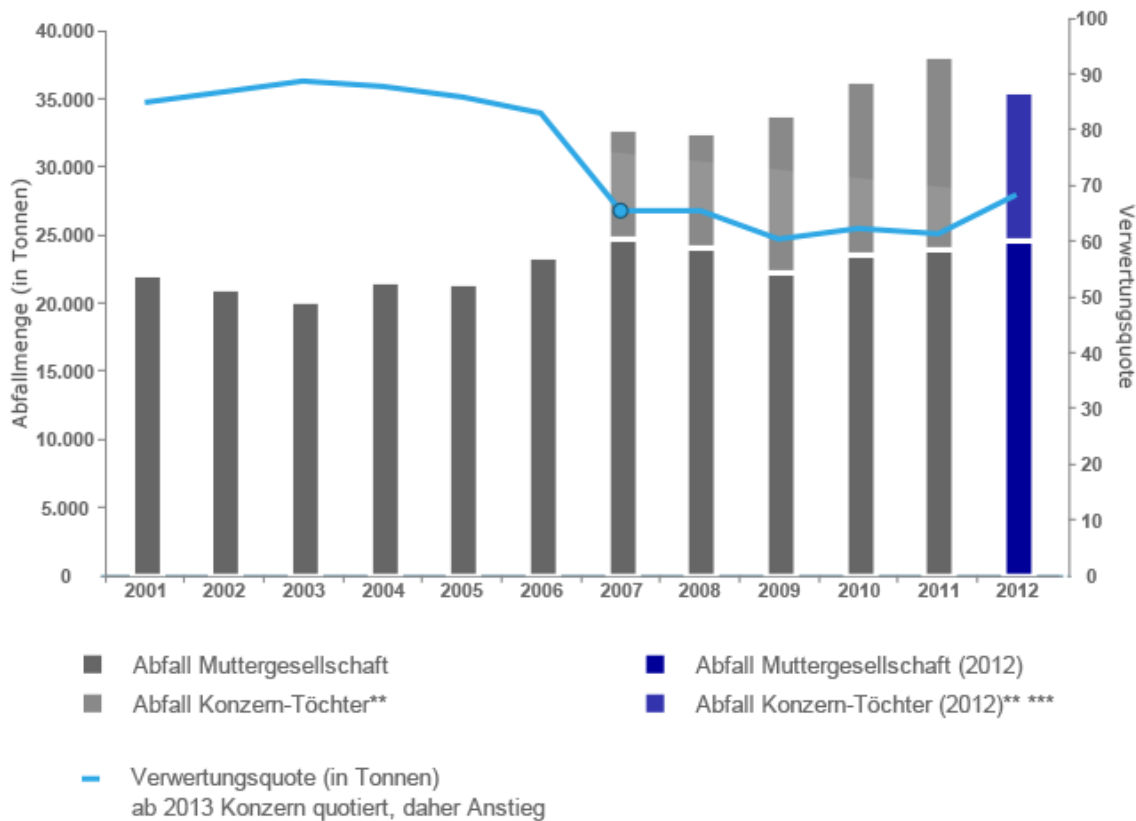
*Flughafen Hahn (bis 2008), Flughäfen Varna, Burgas, Lima und Antalya

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

Kennzahl Abfallmenge und Verwertungsquote



Abfallmenge* und -verwertungsquote der Fraport AG und der Konzernflughäfen



*Abfall ohne Bodenaushub und Bauschutt

**Flughafen Hahn (bis 2008), Flughäfen Varna, Burgas, Lima und Antalya, Konzern-Töchter FCS, N*ICE

***2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

Best-Practice-Beispiel

Neues Verfahren reduziert Enteisungsmiteleinsatz um 20 Prozent

Zur Reduktion der Menge der Enteisungsmittel setzt die am Standort Frankfurt für den Enteisungsprozess verantwortliche Fraport-Beteiligungsgesellschaft N*ICE seit dem Winter 2012/13 in allen Enteisungsfahrzeugen das innovative N*ICE Advanced Deicing System (NAD) ein. Durch separate Tanks für Wasser und Enteisungsmittel sowie ein modernes Mixsystem kann nun das bei Deicing und Anti-Icing benutzte Enteisungsgemisch den vorherrschenden Bedingungen angepasst werden. Insgesamt wird so bei dem neuen Verfahren ein höherer Wasseranteil eingesetzt und 20 Prozent weniger Enteisungsmittel benötigt.

Status Zielerreichung

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Senkung des Papierverbrauchs pro Beschäftigtem der Fraport-Muttergesellschaft um 25% bis 2015 (Basis 2009)	2015	a) Zentrales Druckerkonzept b) Projekt zur elektronischen Schriftgutverwaltung c) Testphase doppelseitiger Druck als Standardeinstellung für alle Beschäftigten	a) erfolgreich umgesetzt b) 2011 gestartet, in Umsetzung c) im Oktober 2012 erfolgreich abgeschlossen, danach Umsetzung beibehalten

Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs durch höhere Brauchwassernutzung im Terminal 1 (auf 38% an der Gesamtmenge bis 2014) und im Südbereich* (50% bis 2020)	2014/2020	Ausbau Brauchwassernutzung im Terminal 1 und im Südbereich*	Die Maßnahmen im Terminal 1 sind in Umsetzung, Maßnahmen im Südbereich in Planung
Reduzierung des Einsatzes von Flugzeugenteisungsmittel durch Erhöhung des Wasseranteils pro Flugzeugenteisung um 20%	2014	Ausrüstung von 49 Fahrzeugen mit NAD-Technologie (N*ICE Advanced Deicing System)	Einsatz von 58 Fahrzeugen im Winter 2012/2013, davon 100% mit NAD-Technologie

* Hiermit ist die Fläche südlich der Start- und Landebahn 07R/25L gemeint. Dort befinden sich die Cargo City Süd, der Entwicklungsbereich Süd unter anderem für das künftige Terminal 3 sowie Maintenance-Einrichtungen zum Beispiel der Lufthansa.

Sie befinden sich hier: Schallschutz



Schallschutz

Fliegen ermöglicht weltweite Mobilität, steht für den Austausch von Wissen und Kultur und ist unersetzlich für eine florierende Wirtschaft, national und global. Auf der anderen Seite ist Fliegen mit Lärm für die Menschen im Flughafen-Umfeld verbunden. An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für zehntausende von Arbeitsplätzen sowie der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2012 nochmals [weitere Maßnahmen](#) initiiert.

Ziel des [aktiven Schallschutzes](#) ist es, den Lärm direkt an der Quelle zu reduzieren, um damit die Lärmimmissionen insbesondere für hochbelastete Gebiete zu mindern und die Zahl lärmbelasteter Menschen zu verringern. Maßnahmen des [passiven Schallschutzes](#) beinhalten bauliche Veränderungen und streben die Reduzierung des Lärmpegels im Inneren von Gebäuden an.

Seit der Eröffnung der Landebahn Nordwest verleihen einige Fluglärm-betroffene ihrer Kritik an den Lärmimmissionen des Flughafens Frankfurt jeden Montag in Form von Demonstrationen im Terminal 1 Ausdruck.



Allianz für mehr Lärmschutz

Gemeinsam mit der Lufthansa AG, dem Board of Airline Representatives in Germany (BARIG), der Deutschen Flugsicherung (DFS), dem Forum Flughafen und Region (FFR) und der Landesregierung Hessen hat die Fraport AG ein Programm entwickelt, um die Lärmimmissionen für hochbetroffene Menschen im Umfeld des Flughafens Frankfurt zu reduzieren. Das im Februar 2012 unter dem Titel „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ vorgestellte Maßnahmenpaket nimmt die mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest einhergehenden neuen Betroffenheiten in den Fokus.

Der Maßnahmenkatalog umfasst 19 Maßnahmen für den **aktiven Schallschutz**. Dazu gehören die flugführungstechnisch anspruchsvolle Anhebung der Überflughöhen, die Schaffung von Lärmpausen und der Einsatz leiserer Flugzeuge sowie eine intensivere Forschung. Ein weiterer Bestandteil ist die Erweiterung des Fluglärmmonitorings im Umwelt- und Nachbarschaftshaus um ein Airline-bezogenes Performancemonitoring. Es soll Transparenz darüber schaffen, wie gut die Fluggesellschaften lärmarme An- und Abflugverfahren einhalten.

Über den Umfang des gesetzlichen Schallschutzprogramms hinaus wurde zur Finanzierung von **passiven Schallschutzmaßnahmen** an privaten und öffentlichen Gebäuden ein Regionalfonds von zirka 265 Millionen Euro aufgelegt. Zudem hat Fraport das freiwillige **Immobilienprogram Casa** um rund 70 Millionen Euro auf über 100 Millionen Euro aufgestockt.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm-betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Bis zur Vollausslastung der Kapazitäten	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	<ul style="list-style-type: none"> • Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt • Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt • Neues Konzept „DROps Early Morning“ seit 28.06.12 in Erprobung: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem)	<ul style="list-style-type: none"> • Probebetrieb seit 18.10.12 • Monitoring Programm durch DLR gestartet

		auf der Landebahn Nordwest	
		Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Inbetriebnahme 2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2012 132 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Siehe Aktiver Schallschutz



Aktiver Schallschutz

Das Programm zum aktiven Schallschutz ist ein wichtiger Baustein zur Reduzierung der Lärmbelastung am Flughafen Frankfurt. Mit den darin enthaltenen innovativen Flugverfahren soll weniger Lärm am Boden ankommen. Andere Maßnahmen verfolgen das Ziel, die Lärmbelastungen in betroffenen Gebieten besser zu verteilen mit einem besonderen Fokus auf die vom Fluglärm hochbetroffene Bevölkerung.

Das gemeinsam mit Partnern aus dem Luftverkehr, der Landesregierung und der Region entwickelte Programm „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ enthält [19 Maßnahmen des aktiven Schallschutzes](#), die 2012 begonnen und teilweise bereits realisiert wurden. Dazu zählen unter anderem drei lärmmentlastende Flugverfahren, die seit Oktober 2012 am Flughafen Frankfurt umgesetzt werden. Sie wurden von der Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“ des Forums Flughafen und Region (FFR) entwickelt. Die Arbeitsgruppe besteht aus Sachverständigen sowie Vertretern der Kommunen, der Luftfahrtbranche, von Fraport, der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der zuständigen Behörden. Der Umsetzungsprozess wurde von Fraport und der DFS operativ vorbereitet.

- **Anhebung des Anflugwinkels auf die Landebahn Nordwest auf 3,2°**
Die Erhöhung des Anflugwinkels um 0,2° soll eine Lärmmentlastung in beiden Betriebsrichtungen zur Folge haben. Um diese Maßnahme umzusetzen, wurde von Fraport ein zweites Instrumentenlandesystem (ILS) installiert. Der erhöhte Anflugwinkel wird zunächst für ein Jahr getestet. Die damit verbundenen Auswirkungen werden dokumentiert und analysiert.
- **Anhebung der Gegenanflüge im Norden und Süden um 1.000 Fuß**
Die Gegenanflüge wurden im Norden und Süden des Flughafens Frankfurt um jeweils 1.000 Fuß erhöht. An vier festgelegten Punkten müssen die Flugzeuge eine Mindestüberflughöhe einhalten. Damit werden Kommunen entlastet, die im Bereich dieser Punkte direkt unterhalb der Gegenanflüge liegen.
- **Anhebung der Überflughöhen im Osten (Offenbach) und Westen (Mainz)**
Frühzeitiges Eindrehen unterhalb von 4.000 Fuß (zirka 1.200 Meter) auf den Endanflug des ILS soll über den Städten Mainz und Offenbach vermieden werden. Durch Einführung der Maßnahme endet der Eindrehbereich nun westlich von Mainz beziehungsweise östlich von Offenbach. Dies hat in Offenbach bei Westbetrieb und in Mainz bei Ostbetrieb eine größere Überflughöhe zur Folge und reduziert so die Lärmbelastung.

Ground Based Augmentation System (GBAS)

Fraport hat am Flughafen Frankfurt als erster Großflughafen Europas 2012 mit Tests für das variable, satellitengesteuerte Ground Based Augmentation System (GBAS) und damit mit der Umsetzung einer der im [Nachhaltigkeitsprogramm](#) definierten Maßnahmen begonnen. Das neue Präzisionsanflugverfahren kann unter anderem gekrümmte Landeanflüge mit variablem Höhenverlauf ermöglichen. Technische Grundlage sind die Daten des Global Positioning Systems (GPS), die durch eine Bodenstation hinsichtlich Genauigkeit und Zuverlässigkeit ergänzt werden.

Siedlungsschwerpunkte deutlich zu entlasten. Deshalb plant die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) langfristig die Ablösung konventioneller Instrumentenlandesysteme. In Frankfurt ist die Inbetriebnahme der Navigationsanlage für 2014 vorgesehen. Hierzu arbeiten Fraport und die Deutsche Flugsicherung zusammen. Moderne Flugzeugtypen, wie die A-380- und B-747-800-Flotten der Lufthansa oder die B-737-Flotte von AirBerlin sind bereits heute GBAS-fähig, ältere Flugzeugtypen müssen sukzessive umgerüstet werden.

DROps – Dedicated Runway Operations

Dedicated Runway Operations (DROps) ist ein Verfahren zur Schaffung von Lärmpausen im Bereich der Abflugrouten des Flughafens. Es sieht eine von der Betriebsrichtung abhängige und zeitlich alternierende Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen oder Routen vor. Die dadurch entstehenden Lärmpausen entlasten die Menschen im Flughafen-Umfeld. DROps ist ein Teil des Maßnahmenpakets des FFR „Aktiver Schallschutz“ und wurde im Jahr 2011 bis zur Einführung des Nachtflugverbots am 30. Oktober 2011 in der Zeit von 23 bis 5 Uhr angewendet. DROps „early morning“ ist die zeitliche Anwendung des Verfahrens zwischen 5 und 6 Uhr an Tagen ungeraden Datums. Der Probetrieb von DROps „early morning“ startete im Juni 2012.

Lärmbezogene Flughafen-Entgelte

In eigener Verantwortung hat Fraport am Flughafen Frankfurt bereits 2001 auf den vor Ort gemessenen Fluglärm bezogene **Lande- und Startentgelte** eingeführt. Durch diese Entgeltkomponente soll ein wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge gegeben werden. Zur Verstärkung wurde im Rahmen des Programms „Allianz für mehr Schallschutz“ zu Beginn des Jahres 2013 die bereits bestehende Spreizung der Entgelte von den bisherigen zwölf auf nun 16 Klassen ausgeweitet. Zudem wurde das geräuschabhängige Entgeltvolumen aufkommensneutral erhöht. Das bedeutet: Die Gesamthöhe der Flughafen-Entgelte bleibt unberührt, obwohl lautere Flugzeuge höhere Entgelte zahlen müssen. Um die Erhöhung auszugleichen, wurde gleichzeitig das gewichtsbezogene Lande- und Startgelt für alle Maschinen abgesenkt. Zusätzlich zu den Lärmklassen der Starts werden seit 2013 separat geführte Lärmklassen für Landungen berücksichtigt. Ein Flugzeugtyp kann beim Start in eine andere Lärmklasse eingeteilt sein als bei der Landung. Desweiteren erhalten moderne und in Anlehnung an den Noise Rating Index (NRI) des **internationalen Flughafen-Verbands ACI** als lärmefizient eingestufte Flugzeuge einen Abschlag von maximal zehn Prozent auf die Lärmentgelte.

Seit Juli 2012 werden zusätzlich passive Schallschutzentgelte erhoben, die ausschließlich der Refinanzierung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen dienen.

Monitoring Aktiver Schallschutz

Um die Wirksamkeit der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes beurteilen zu können, beteiligt sich Fraport an der Konzeption und Durchführung eines umfangreichen **Monitorings Aktiver Schallschutz**. Dabei werden über einen längeren Zeitraum hinweg kontinuierlich Daten gesammelt, analysiert und ausgewertet. Für die neu umgesetzten Maßnahmen werden Daten zur Analyse des „Vorher-Nachher“-Zustands erfasst. Alle Monitoringergebnisse werden auf der Website des **Umwelt- und Nachbarschaftshauses** (UNH) veröffentlicht.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Bis zur Vollauslastung der Kapazitäten	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	<ul style="list-style-type: none"> • Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt • Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt • Neues Konzept „DROps Early Morning“ seit 28.06.12 in Erprobung: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der Landebahn Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> • Probetrieb seit 18.10.12 • Monitoring Programm durch DLR gestartet
		Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Inbetriebnahme

		(GBAS)	2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2012 132 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Siehe Aktiver Schallschutz

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Passiver Schallschutz



Passiver Schallschutz

Das 2012 überarbeitete Programm zum passiven Schallschutz ist ein wichtiger Baustein zur Reduzierung der Lärmbelastung für die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt. Es basiert auf dem Gesetz zum Schutz vor Fluglärm (FluglärmG) und den Durchführungsverordnungen des Bundes zum Fluglärmberechnungsverfahren und zu den Anforderungen an den baulichen Schallschutz. Im Vergleich zu seinem Vorgänger berücksichtigt das neue Programm bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht nur für Schlaf-, sondern auch für Wohnräume. Zudem sieht es Entschädigungen bei Beeinträchtigungen in den Außenwohnbereichen vor und orientiert sich an strengeren Lärmgrenzwerten.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen sowie etwaige Entschädigungsansprüche können im sogenannten Lärmschutzbereich in Anspruch genommen werden. Auf der Grundlage des FluglärmG hat die Hessische Landesregierung am 26.09.2011 die Rechtsverordnung über die Festsetzung des Bereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main beschlossen. Der aktuelle Lärmschutzbereich gliedert sich in zwei Schutzzonen, rund 86.000 Haushalte haben Anspruch auf passiven Schallschutz. Das Programm von Fraport geht dabei über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Wie bereits 2011 angekündigt, ziehen wir die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz an Wohnungen und Wohnhäusern, die im Bereich der Anfluggrundlinien auf die neue Landebahn liegen, freiwillig zeitlich vor. Mit dieser Maßnahme können berechnete Personen die Aufwendungen schon jetzt – und nicht erst, wie im Gesetz verankert, im Jahr 2016 – in Anspruch nehmen.

Regionalfonds

Neben dem passiven Schallschutzprogramm unterstützt Fraport gemeinsam mit der Hessischen Landesregierung die betroffene Bevölkerung durch einen **Regionalfonds** in Höhe von rund 265 Millionen Euro. Zuschüsse für passive Schallschutzmaßnahmen können sowohl von privaten Haushalten als auch von schutzwürdigen öffentlichen Einrichtungen beantragt werden. Das Fördergebiet für die Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnraum richtet sich nach der Empfehlung des **Forums Flughafen und Region (FFR)**. Die Anträge auf Förderung können seit Anfang 2013 an das **Regierungspräsidium Darmstadt** gestellt werden. Eine Übersicht über die Verteilung der Fördermittel findet sich in der **Förderrichtlinie** des Landes Hessen.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm-betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Bis zur Vollausschüttung der Kapazitäten	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	<ul style="list-style-type: none">• Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt• Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt• Neues Konzept „DROps

			Early Morning“ seit 28.06.12 in Erprobung: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der Landebahn Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> • Probebetrieb seit 18.10.12 • Monitoring Programm durch DLR gestartet
		Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Inbetriebnahme 2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2012 132 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Siehe Aktiver Schallschutz



Casa-Programm

Von der Erweiterung des Flughafens Frankfurt und den damit einhergehenden, planfestgestellten Veränderungen der Flugrouten sind besonders diejenigen Eigentümerinnen und Eigentümer betroffen, die vor der raumordnerischen Entscheidung zu Gunsten der Landebahn Nordwest eine Immobilie gekauft oder gebaut haben und deren Haus oder Wohnung nun in der Einflugschneise liegt. Fraport hatte deshalb Eigentümerinnen und Eigentümern von Wohnimmobilien in Raunheim, die mit weniger als 350 Metern Höhe überflogen werden, im Rahmen des [Casa-Programms](#) Ausgleichszahlungen angeboten. In bestimmten Gebieten in Flörsheim und Kelsterbach, die ebenfalls mit weniger als 350 Metern Höhe überflogen werden, macht Fraport zudem das Angebot, die Wohnimmobilien zu kaufen. Der Preis wird durch unabhängige Gutachter auf der Grundlage der Gegebenheiten vor der Flughafen-Erweiterung eingeschätzt. Der Ankauf erfolgt über die eigens hierfür gegründete Tochtergesellschaft Fraport Casa GmbH, die auch die Bewirtschaftung der Immobilien organisiert.

Ausweitung des Casa-Programms (Casa2)

Im Rahmen der „Allianz für Lärmschutz 2012“ hat Fraport Casa erweitert. Das Maßnahmenvolumen wurde auf über 100 Millionen Euro aufgestockt. Nicht nur Eigentümerinnen und Eigentümer in der Kernzone können nun die Ankaufsmöglichkeit nutzen – auch Immobilienbesitzer in den Übergangszonen I und II profitieren seitdem vom Casa-Programm. Die Antragsfrist wurde bis zum 31. Oktober 2014 verlängert.

Unverändert bleiben die Grenzen des Casa-Fördergebiets. Gleiches gilt für die in der Broschüre „[Gute Nachbarschaft als Programm – Fraport Casa2](#)“ aufgeführte Liste, unter der Informationen über in das Fördergebiet fallende Adressen zu finden sind. Die Regelungen zu den Ausgleichszahlungen bleiben ebenfalls unverändert. Antragsberechtigte Personen, die ihre Immobilie nicht verkaufen möchten, können weiterhin eine Ausgleichszahlung beantragen.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2012 132 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das

	passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
	Dialog mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Siehe Aktiver Schallschutz

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Fluglärmmonitoring



Fluglärmmonitoring

Den Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt misst Fraport mit einer umfangreichen Fluglärm-Überwachungsanlage. Nach Eröffnung der neuen Landebahn Nordwest haben wir zwei zusätzliche Stationen in das Messstellennetz aufgenommen. Diese sind nahe den Anfluggrundlinien der Landebahn Nordwest platziert, um die Entwicklung der Belastung in den neu überflogenen Wohngebieten zu überwachen. Mobile Messungen in Gemeinden rund um den Flughafen ergänzen das Fluglärmmonitoring. Insgesamt umfasst die Anlage des Flughafens Frankfurt 28 stationäre Messstellen und drei mobile Messcontainer. Fraport informiert seit Jahren im [Internet](#) umfassend über die Ergebnisse der eigenen Stationen, über die Routenbelegung, die Betriebsrichtungsverteilung sowie die aktuelle Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen.

Informationssystem FRA.NoM

Das Informationssystem FRA.NoM (Fraport Noise Monitoring) visualisiert die Daten der 28 rund um den Flughafen Frankfurt stationierten [Fluglärm-Messanlagen](#). FRA.NoM stellt aktuell gemessene Lärmwerte sowie als Fluglärm identifizierte Messereignisse dar. Auch der Verlauf der An- und Abflüge wird im Portal gezeigt. Interessierte Menschen aus der Nachbarschaft können damit nachvollziehen, wo und in welchen Höhen geflogen wird und welche Schallpegel dabei erreicht werden.

Umwelt-und Nachbarschaftshaus

Ergänzend zum Fluglärmmonitoring von Fraport bietet auch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus im Forum Flughafen und Region (FFR) Informationen zu Lärmereignissen rund um den Flughafen Frankfurt, unabhängig von der Quelle. Unter anderem werden die Messdaten des Flughafens und die von kommunalen sowie UNH-eigenen Stationen zusammen mit Flugbewegungsdaten im Internet visualisiert.

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Lärmwirkungsstudie NORAH



Lärmwirkungsstudie NORAH

Die Wirkung von Fluglärm auf Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen ist noch nicht in ausreichendem Maß erforscht. Fraport unterstützt deshalb die umfangreiche Studie NORAH des Forums [Flughafen und Region \(FFR\)](#) in der Rhein-Main-Region und an Vergleichsstandorten in den Regionen um die Flughäfen Berlin, Köln/Bonn und Stuttgart. Die Studie hat das Ziel, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen von Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung zu erhalten.

NORAH wurde 2011, also noch vor Beginn der Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest, begonnen. Die Studie ist in drei Untersuchungsmodulen gegliedert. Im ersten Modul wird mittels Befragungen von über 7.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Rhein-Main-Gebiet sowie je 2.500 an den Vergleichsstandorten untersucht, inwieweit sie sich von Lärm beeinträchtigt fühlen. Außerdem werden rund 3.200 Personen befragt, die schwerpunktmäßig von Straßenverkehrslärm, zirka 3.300 Personen, die von Schienenverkehrslärm sowie rund 600 Personen, die von Verkehrslärmkombinationen betroffen sind. Das zweite Modul besteht aus einer Fallkontrollstudie und der Analyse von Krankenkassendaten. Damit wird der Frage nach gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm, insbesondere Fluglärm nachgegangen. Zudem werden ein Blutdruckmonitoring mit rund 2.000 Probanden sowie eine Schlafqualitätsstudie mit rund 90 Personen durchgeführt. Im dritten Modul untersuchen Wissenschaftler das Lernverhalten von Kindern in lärmbelasteten Schulen. Alle drei Module befinden sich in der Durchführung beziehungsweise Auswertung. Im Jahr 2012 wurde eine weitere Befragungswelle durchgeführt, eine dritte ist für 2013 geplant.

Die Studie wurde im breiten parlamentarischen Konsens vom hessischen Landtag beschlossen und vom Koordinierungsrat des [FFR](#) beauftragt. Während des gesamten Studienverlaufs wird die Studie von einer unabhängigen externen Qualitätssicherung begleitet. Die Finanzierung erfolgt weitgehend aus Landesmitteln, hinzu kommt finanzielle Unterstützung von Fraport, Kommunen, der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ und Lufthansa.

Die Auswertung der Daten erfolgt durch Forschungs- und Fachinstitutionen der Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaften, Akustik und Physik und ist über einen längeren Zeitraum angelegt. Der Endbericht soll 2015 erscheinen.

Sie befinden sich hier: Gesellschaft



Gesellschaft

Mehr als 57 Millionen Fluggäste pro Jahr und 20.700 Beschäftigte – in Frankfurt betreibt die Fraport AG mit dem Flughafen Frankfurt ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz und trägt damit maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in Deutschland und der Rhein-Main-Region bei. Mit rund 78.000 Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt Deutschlands größte Arbeitsstätte, und er schafft Beschäftigungsimpulse für viele Tausend weitere Arbeitsplätze in der Region. Zugleich belastet Fluglärm die Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen. Beide Aspekte, die positiven wie die belastenden, begründen unsere große gesellschaftliche Verantwortung.

Als Arbeit- und Auftraggeber tragen wir maßgeblich zur [ökonomischen](#) Wertschöpfung und Finanzierung öffentlicher Leistungen bei. Mit [Spenden und Sponsoring](#) finanzieren wir zahlreiche Projekte, insbesondere solche im Bereich Jugendförderung sowie sportliche und kulturelle Aktivitäten. Mit dem [Fraport-Umweltfonds](#) unterhalten wir ein Förderinstrument mit Schwerpunkten auf Klimaschutz, Umweltpädagogik und Erhalt der Biodiversität. Zwei Fraport-eigene [Stiftungen](#) mit unterschiedlicher Ausrichtung unterstützen gemeinnützige Arbeit beziehungsweise fördern die wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet des Luftverkehrs der Zukunft. Die Fraport-Beschäftigten in Frankfurt und die unserer [Tochtergesellschaften im Ausland](#) verfolgen darüber hinaus auch eigene Projekte, die meist im sozialen Bereich angesiedelt sind.

Sie befinden sich hier: Gesellschaft > Mehrwert für die Region



Mehrwert für die Region

Mit dem Flughafen Frankfurt betreibt die Fraport AG den verkehrsreichsten Flughafen Deutschlands. Als einer der größten Arbeitgeber in der Rhein-Main-Region und internationales Unternehmen mit Wachstumsambitionen in einer dynamischen und volkswirtschaftlich wichtigen Branche nehmen wir national wie international eine bedeutende gesellschaftliche Rolle ein. Unsere Wertschöpfung kommt den unterschiedlichsten Anspruchsgruppen zu Gute (siehe Grafik „Unsere Wertschöpfung“). Damit trägt Fraport erheblich zum Wohlstand der Region bei.

Flughafen als Standortfaktor



Der Flughafen Frankfurt ist ein herausragender Wirtschafts- und Standortfaktor für das Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus: Er ist Unternehmensmagnet und Ausbildungszentrum sowie mit mehr als 78.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen – insgesamt über 500 – haben sich im Umfeld des Flughafens niedergelassen. Diese wiederum ziehen zahlreiche Dienstleister an, die für weitere Beschäftigung sorgen. Den 35 Millionen Konsumenten, die im Umkreis von 200 Kilometern um den Flughafen wohnen, bieten wir Reisemöglichkeiten zu 295 Zielen auf der ganzen Welt.

HOLM: Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft

Mit dem [House of Logistics and Mobility \(HOLM\)](#) entsteht am Standort Frankfurt ein Zentrum für interdisziplinäre und anwendungsorientierte Projektarbeit, Forschung sowie Aus- und Weiterbildung rund um Logistik, Mobilität und angrenzende Disziplinen. Fraport bezuschusst mit dem HOLM eine innovative Plattform für den Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Zu den Finanziers gehören außerdem das Land Hessen, die Stadt Frankfurt, und die Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH. Bis Oktober 2013 entsteht ein siebengeschossiges Gebäude mit bis zu 20.000 Quadratmetern Fläche nordöstlich des Flughafens. Das Gelände gehört zu „Gateway Gardens“, einem Areal, das bis Ende 2005 amerikanischen Streitkräften als Wohngebiet diente und seitdem von Fraport in einem Public-Private-Partnership-Projekt unter anderem mit der Stadt Frankfurt als Gewerbegebiet entwickelt wird. Das Gesamtinvestitionsvolumen für den HOLM-Bau beträgt 50 Millionen Euro. Der Spatenstich erfolgte im März 2012. Hochschulen, Unternehmen und andere Institutionen werden hier künftig Zugang zu exzellentem Know-how und neuen Kooperationen finden. Unter anderem sollen auch praxistaugliche Konzepte für nachhaltige Mobilität entworfen werden.

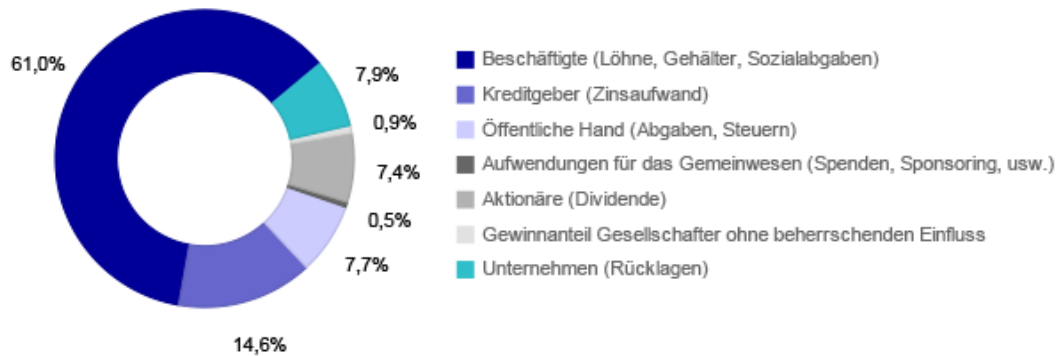
Bereits eröffnet ist das HOLM-Forum, das als Ausstellungsort für die Themen und Projekte des HOLM fungiert. Es liegt zentral am Flughafen Frankfurt zwischen „The Square“ und dem Terminal 1 und wird von Unternehmen, Hochschulen und Verbänden für Tagungen und Ausstellungen genutzt.

Wertschöpfung



Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und zur sozialen Stabilität an ihren Standorten. 2012 haben wir an unsere Beschäftigten rund 948 Millionen Euro an **Löhnen und Gehältern** gezahlt sowie zirka 120 Millionen Euro direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2012 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,442 Milliarden Euro. Von unseren **Aufträgen** mit einem Volumen von 733 Millionen Euro gingen rund 51 Prozent an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flughafen-Betreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen.

Unsere Wertschöpfung



Einen großen Beitrag zur Wertschöpfung in ihren jeweiligen Regionen leisten auch unsere **Konzerngesellschaften im Ausland**; beispielsweise durch die Zahlung überdurchschnittlicher Löhne und Gehälter, gemessen am Landesniveau. An den beiden bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas arbeiten 1.107 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in Antalya in der Türkei 493 und in Lima in Peru 588 Beschäftigte.

Weiterführende Informationen zu den Auswirkungen auf unser Umfeld finden Sie auch in unserem **GRI Content Index**.

Best-Practice-Beispiel



Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain

Die **Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain** arbeitet darauf hin, die Metropolregion auf wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und kultureller Ebene attraktiver zu gestalten und sie damit im Wettbewerb der Standorte bestmöglich zu positionieren. Als Mitbegründer engagiert sich Fraport seit 1996 für die Initiative und stellt die Geschäftsführung.

Ein Resultat der Zusammenarbeit ist das Kompetenzzentrum House of Logistics and Mobility an seinem Standort am Flughafen. Die Wirtschaftsinitiative ist darüber hinaus Projektpartner für die Weiterentwicklung des Regionalparks RheinMain, das größte Förderprojekt des **Fraport-Umweltfonds**.

Sie befinden sich hier: Gesellschaft > Freiwilliges Engagement



Freiwilliges Engagement

Fraport fühlt sich der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir unterstützen beispielsweise regionale Kinder- und Jugendprojekte, Initiativen für Menschen mit Migrationshintergrund und Menschen mit schwierigen Lebensläufen, Minderheiten und sozial Benachteiligte. Wir sind vor allem dort aktiv, wo Vereine und Freiwilligenorganisationen zur Durchführung ihrer Arbeit auf Hilfe angewiesen sind. Auch an den [internationalen Standorten](#) engagieren wir uns zusammen mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf vielfältige Weise für die Region rund um den jeweiligen Flughafen.

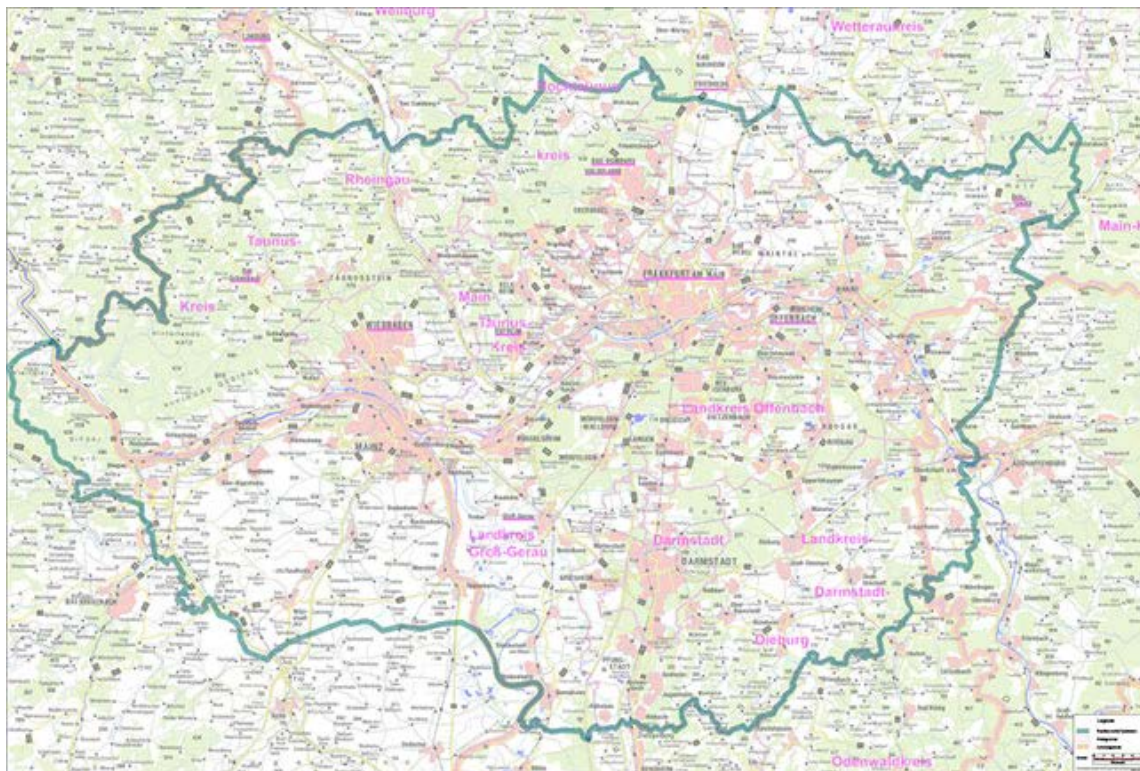
Aus dem eigenen Geschäft heraus unterstützen wir seit 2003 den [Verein „Luftfahrt ohne Grenzen“ \(LOG\)](#), der Hilfsflüge in Katastrophengebiete organisiert. Fraport leistet eine Spende zur Unterstützung der Vereinstätigkeit, und Fraport-Auszubildende können im Rahmen des „Durchlaufs“ einige Wochen dort mitarbeiten. Außerdem hilft Fraport beim Beladen der Flugzeuge, so zuletzt bei zwei Hilfsflügen, die im Februar 2013 in die Türkei gestartet sind. Mit an Bord: Vorstand Operations Peter Schmitz, der sich vor Ort ein Bild von der karitativen Tätigkeit des Vereins machte.

Spenden und Sponsoring



Seit vielen Jahren fördern wir unterschiedliche sportliche, soziale, kulturelle und ökologische Aktivitäten in der Umgebung des Flughafens Frankfurt. 586 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen haben wir im Jahr 2012 mit Spenden oder Sponsoring unterstützt. Deren Höhe betrug insgesamt 6,1 Millionen Euro. Sie gingen beispielsweise an Einrichtungen für Behinderte, für krebskranke Kinder, an die Deutsche Knochenmarkspenderdatei, das Deutsche Rote Kreuz, den Malteser-Hilfsdienst, die Aids-Hilfe und viele mehr. Vereine, Umweltverbände, Kommunen und andere gemeinnützige Institutionen haben zudem die Möglichkeit, aus dem [Fraport-Umweltfonds](#) finanzielle Unterstützung für ihre Arbeit zu erhalten.

Unser Spenden- und Sponsoring-Engagement in der Region Rhein-Main fokussiert ein klar umgrenztes Gebiet. Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bildet die geografische Grenze für unsere Förderaktivitäten. Unterstützt werden Projekte, die innerhalb der gekennzeichneten Fläche auf der untenstehenden Abbildung liegen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Flugrouten ist das entsprechende Gebiet größer geworden.

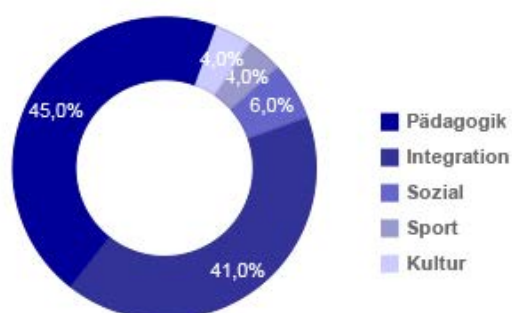


Den Nachbarschaftsrahmen können Sie [hier](#) herunterladen.

Schwerpunkte der Spendenvergabe

Der Fokus unserer Spendenaktivitäten liegt auf den fünf Bereichen Pädagogik, Integration, Soziales, Sport und Kultur. Im Segment Pädagogik fördern wir in erster Linie Bildungsprojekte. Hierbei geht es nicht nur um die Vermittlung von Inhalten. Vielmehr soll das Umfeld der Kinder positiv verändert, sollen soziale Benachteiligungen ausgeglichen, Bildungschancen verbessert sowie physische und psychische Hilfestellungen für Menschen mit bestimmten Defiziten geleistet werden. In den Bereichen Integration und Soziales fördert Fraport Maßnahmen, die hilfsbedürftigen Menschen Unterstützung bieten oder Jugendlichen einen Einstieg ins Berufsleben ermöglichen. Unsere Kooperationspartner sind ausgewählte Einrichtungen mit innovativen Konzepten. Die von uns geförderten Projekte sind langfristig angelegt, um größtmögliche Erfolge erzielen zu können. Außerdem engagieren wir uns seit vielen Jahren im Sport und unterstützen die Kulturlandschaft. Denn beide Bereiche schaffen Zusammenhalt, ermöglichen grenzüberschreitende Verständigung und fördern Teamgeist sowie Integration.

Spendensegmente



Beispiele

Zur Förderung junger Menschen gehört auch die gute Ausbildung ihrer Lehrer. Ein Beispiel hierfür ist das Projekt „frühstart“, das wir im vergangenen Jahr mit einer einmaligen Spende in Höhe von 15.000 Euro unterstützten. Erzieher werden im Rahmen dieses Projekts durch eine umfangreiche Fortbildung in die Lage versetzt, Kindern mit Sprachdefiziten, insbesondere solchen mit Migrationshintergrund, in Kleingruppen die deutsche Sprache zu vermitteln und Sprachförderung in die tägliche Betreuung zu integrieren.

Die soziale Gleichstellung im Bildungssektor steht im Fokus unseres Engagements für das [christliche Kinder- und](#)

Jugendwerk Die Arche e.V... Ziel des Vereins ist es, durch präventive Arbeit Chancengleichheit zwischen jungen Menschen – unabhängig von den sozialen Verhältnissen, in denen sie aufwachsen – herzustellen. Kinder und Jugendliche werden mit einem kostenlosen Mittagstisch, Nachhilfe und Hausaufgabenbetreuung unterstützt. Fraport überreichte dem Verein 2012 eine Spende in Höhe von 50.000 Euro. Bis 2014 haben wir weitere Fördergelder in Höhe von 100.000 Euro zugesagt.

Im Bereich Integration unterstützen wir beispielsweise das **Reit- und Therapiezentrum RSG Eddersheim am Main**. Das Zentrum bietet unter anderem therapeutisches Reiten und Voltigieren an. Hierfür spenden wir bereits seit zehn Jahren jährlich 20.000 Euro.

Im **Ortsverein Bockenheim der Arbeiterwohlfahrt** erhalten notleidende Menschen kostenfrei oder gegen eine kleine Spende Bekleidung. 2.000 Euro spendete Fraport 2012 an den Verein. Mit der Spende kann das Angebot der Kleiderstube weiter aufrechterhalten werden.

Im Bereich Sport engagieren wir uns insbesondere für die Jugendarbeit. In der **Jugend-Fußball-Akademie** werden Fußballtalente durch professionelles Training gefördert und erhalten gleichzeitig schulische Unterstützung in Form von Hausaufgabenbetreuung, Nachhilfe und Fortbildungsseminaren sowie kulturelle Angebote. Fraport unterstützt einen Stipendiaten der Akademie jeweils über drei Jahre mit jährlich 4.000 Euro.

Darüber hinaus hat Fraport auch 2012 wieder auf Weihnachtsgeschenke für Geschäftspartner verzichtet. Stattdessen ging am Jahresende eine Spende in Höhe von 70.000 Euro an gemeinnützige Projekte und Initiativen in der Rhein-Main-Region.

Sponsoring

Fraport ist einer der großen Sport- und Kulturförderer der Region Rhein-Main. Zahlreiche Vereine, Veranstaltungen und Einrichtungen profitieren von unserer Unterstützung. Vor allem Vereine nehmen heute verstärkt integrierende und sozialisierende Aufgaben wahr, die oftmals nur mit der Hilfe von Sponsoren geleistet werden können.

Als Hauptsponsor und Namensgeber fördern wir das heimische Basketball-Team **FRAPORT SKYLINERS**. Premiumsponsor sind wir beim ansässigen professionellen Fußballclub **Eintracht Frankfurt**. Als Co-Sponsor ist Fraport den Vereinen **FSV Frankfurt**, **Kickers Offenbach** und dem **FFC Frankfurt** seit vielen Jahren ein treuer Partner. Neben diesen bekannten Sportsponsoring-Engagements werden auch Vereine aus dem Amateur- und Breitensport sowie soziale Projekte gesponsert. Unser regionales Sportsponsoring gliedert sich in drei Felder: Anzeigen- und Trikot-Sponsoring sowie Flächenwerbung. Der Schwerpunkt liegt hier, in Übereinstimmung mit unserem Gesamtansatz, vor allem auf den Bereichen Jugendarbeit und Bildung. 2012 haben wir rund 490 Vereine in der Nachbarschaft des Flughafen Frankfurt unter dem Motto „Aktiv für die Region“ unterstützt. Darüber hinaus wurden 350 Vereine mit Trikotsätzen ausgestattet. An überregionalen Sportevents haben wir 2012 das Frankfurter Festhallen-Reitturnier gefördert.

In den Bereichen Kultur und Bildung engagieren wir uns für das Rheingau Musik Festival und die Weilburger Schlosskonzerte. Durch Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen **Städel Museum**, **Schirn Kunsthalle Frankfurt** und **Liebieghaus** unterstützen wir kunstpädagogische Programme für Kinder und Jugendliche. Darüber hinaus fördern wir das musikpädagogische Projekt „Ohrwurm“ für den Unterricht an Grundschulen. Insgesamt flossen 2012 6,1 Millionen Euro an Fördergeldern in Spenden- und Sponsoringprojekte.

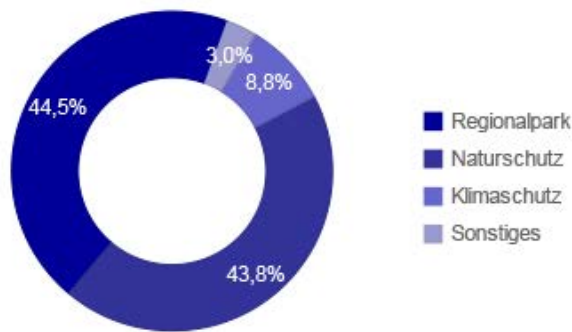
Umweltfonds



Der 1997 gegründete Fraport-Umweltfonds hat den Zweck, Natur- und Umweltschutzprojekte, ökologische Forschungsvorhaben und Umweltbildungsmaßnahmen in der Region Rhein-Main mit finanziellen Mitteln zu unterstützen. Förderschwerpunkte sind Klimaschutzprojekte und die Erforschung des Klimawandels, der Erhalt der Biodiversität in der Rhein-Main-Region sowie umweltpädagogische Projekte. Wir kooperieren mit Städten und Gemeinden, Naturschutzverbänden, Vereinen und Bildungseinrichtungen.

Besonders schützenswert sind die Streuobstwiesen im Rhein-Main-Gebiet. Deren Bestand in Hessen hat sich in den vergangenen 30 Jahren um rund 90 Prozent reduziert. Die Wiesen weisen eine hohe Artenvielfalt auf und spielen damit eine wichtige Rolle beim Erhalt der regionalen Biodiversität. Die **Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz (HGON)** in Frankfurt nimmt sich mit der Unterstützung von Fraport der wertvollen Biotope an.

Seit der Gründung des Umweltfonds wurden mit seinen Mitteln mehr als 750 Projekte mit insgesamt 32 Millionen Euro gefördert. Im Jahr 2012 flossen rund zwei Millionen Euro in entsprechende Projekte. Bis 2014 ist über die Hälfte der finanziellen Mittel für Klimaschutz und den Erhalt der Biodiversität vorgesehen. Das größte einzelne Förderprojekt des Umweltfonds ist seit 1997 der **Regionalpark RheinMain**.



Regionalpark RheinMain

Der Flughafen Frankfurt ist der mit Abstand größte Standort der Fraport AG und die Kompensation seiner negativen Auswirkungen ist deshalb besonders relevant. Das Gebiet rund um den Flughafen hat im Gegensatz zu anderen großen europäischen Ballungsräumen viele offene Landschaften, die bis weit in dicht besiedelte Gebiete hineinreichen. Die gemeinnützige Gesellschaft „Regionalpark Ballungsraum Rhein-Main“ bewahrt und gestaltet diese Naturflächen und verbindet sie mit einem vielfältigen Wegenetz. Damit trägt der Regionalpark positiv zur Attraktivität der Region als Lebens- und Arbeitsraum bei.

Seit der Gründung des Umweltfonds erhielt der Regionalpark RheinMain 14,5 Millionen Euro für die Umsetzung verschiedener Projekte. Die Wege in der Region sollen zukünftig zu einem Wegenetz von fast 1.500 Kilometern Länge ausgebaut und verbunden werden. Es wird sich vom Frankfurter Grün-Gürtel westlich bis nach Rüdelsheim im Rheingau, nördlich bis in die Wetterau und vom Hessischen Ried im Süden bis weit in das Kinzigtal nach Osten erstrecken. Mit den neuen Routen wird der Regionalpark im Ballungsraum stärker sichtbar und die verbliebenen und manchmal auch vergessenen vielfältigen Naturlandschaften der Region für Freizeitsuchende erschlossen. Bis 2012 wurden in rund 50 Kommunen bereits mehr als 200 Teilprojekte realisiert und ausgeschilderte Routen von über 350 Kilometern Länge geschaffen.

Ebenfalls fertiggestellt ist eine 190 Kilometer lange, weitläufige Rundroute rund um Frankfurt. Sie verbindet insgesamt 35 Kommunen miteinander. Die Strecken führen an landwirtschaftlicher Kulturlandschaft, idyllischen „Landschaftsinseln“, Monumenten der Industriekultur, historischen Gärten sowie Parks vorbei. Auch findet man dort bedeutende Stätten der Vor- und Frühgeschichte über das Mittelalter bis zur Gegenwart.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Attraktivität und Bekanntheit des Regionalparks weiter zu steigern. Deshalb organisiert Fraport seit 2012 verschiedene Veranstaltungen und Aktionen rund um den Naherholungsraum.

„Fraport Regionalpark Open“

Im Zeichen seiner Kernkompetenz „Mobilität“ richtete unser Unternehmen im September 2012 in Kooperation mit der Stadt Oberursel im Taunus das erste „Fraport Regionalpark Open – das Festival für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben“ aus. Zwei Tage lang erhielten Laien und Experten Gelegenheit, neue Antriebstechniken kennenzulernen, mit Elektrofahrrädern und Segways auf Tour zu gehen und sich über Ideen für eine nachhaltige Fortbewegung im Rhein-Main-Gebiet auszutauschen. Hintergrund: Auch Fraport stellt derzeit seinen Fuhrpark sukzessive auf [Elektromobilität](#) um. Das Festival wurde mit einer öffentlichen Tagung unter dem Motto „Mobilität 2100 – Eine Vision für die Region Frankfurt RheinMain“ eingeleitet. Auch zahlreiche Experten aus Forschung und Wirtschaft waren dort vertreten. Für 16 Schul-, Hochschul- und Unternehmensteams aus der Region veranstaltete Fraport einen Wettbewerb, bei dem selbstentwickelte Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gegeneinander antraten.

Veranstaltungsreihe „Regionalpark-Fenster“

Mit der Veranstaltungsreihe „Regionalpark-Fenster“ haben wir unseren Beschäftigten an vier Terminen im Jahr 2012 auf unserem Betriebsgelände das größte Förderprojekt des Fraport-Umweltfonds vorgestellt. Eine Regionalpark-„Pilotin“ sowie kurze Filme und Landkarten informierten jeweils über den Regionalpark und das 350 Kilometer umfassende Wegenetz. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten an Verkaufsständen biologisch angebaute Produkte von regionalen Bauernhöfen kaufen. Auch anlässlich des „2. Hessischen Tags der Nachhaltigkeit“ im September war der Regionalpark Rhein-Main zu Gast am Flughafen Frankfurt. Außerdem wurden die Beschäftigten an den Veranstaltungstagen zu einer Exkursion in „ein Stück Regionalpark“ eingeladen. Unter anderem ging es zum Lernbauernhof RheinMain in Bad Homburg und zur ökologischen „Kräutergärtnerei“ in Wiesbaden. Am „2. Hessischen Tag der Nachhaltigkeit“ besuchten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Deutschen Wetterdienst in Offenbach. Die Themen dort waren Klimaschutz und Klimawandel.

Innovative Atmosphärenforschung

Seit 2009 unterstützen wir über den Umweltfonds in Zusammenarbeit mit der zivilen Luftfahrt das Projekt [CARIBIC](#) zur Atmosphärenforschung. Gefördert wird es unter anderem von der Lufthansa und seit 2009 auch von Fraport mit bislang 600.000 Euro. Mehr Informationen zum Projekt finden Sie unter www.caribic-atmospheric.com.

Umweltbildung

Der Fraport-Umweltfonds fördert auch Initiativen, die Wissen über ökologische Zusammenhänge vor allem an Kinder und Jugendliche vermitteln. Hierzu kooperieren wir mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen. Seit 2007 finanziert der Umweltfonds beispielsweise für Kindertagesstätten und Schulklassen naturkundliche Exkursionen und Vorträge mit [Diplom-Biologin Milena Bös](#). Auch unterrichtsbezogene Vorträge zum Thema Tier- und Naturschutz mit [Tierreferentin Petra Simon](#) werden von uns unterstützt. Das Programm ist für Schulen und Kindergärten innerhalb des Nachbarschaftsrahmens kostenfrei. Für weitere Informationen und Buchungsanfragen klicken Sie bitte auf den Namen der jeweiligen Referentin.

In Zukunft wollen wir uns der Umweltbildung noch stärker widmen und das Angebot pädagogischer Maßnahmen in Kooperation mit Bildungseinrichtungen erweitern. Über die schulischen Initiativen hinaus beteiligten wir uns 2012, wie bereits in den vergangenen Jahren, finanziell an zahlreichen Informationsprojekten in Naturschutzgebieten sowie an der Einrichtung von Lehrpfaden. Zwei Beispiele hierfür sind der „Pfad der größten Waldirrtümer“ im Wildpark Alte Fasanerie in Hanau und der „Seelehrpfad“ am Langenselbolder Ruhlsee.

Wanderausstellung „Frankfurt summt“

Unterstützt durch den Fraport-Umweltfonds machte von September bis Ende Oktober 2012 die Wanderausstellung [„Frankfurt summt – Die Welt der Bienen ganz nah“](#) Station am Frankfurter Flughafen. Die interaktive Ausstellung über das Leben von Wild- und Honigbienen ist eine Initiative der Stiftung für Mensch und Umwelt.

- [Antrag für Mittel aus dem Umweltfonds](#)

Stiftungen



Über die unternehmenseigene, 1986 gegründete Erich-Becker-Stiftung fördert Fraport deutschlandweit wissenschaftliche Arbeiten zu den Themen Luftverkehr, Logistik und Mobilität. Die Fraport-Stiftung ProRegion engagiert sich für die Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, vor allem im Rhein-Main-Gebiet.

Erich-Becker-Stiftung

Die [Erich-Becker-Stiftung](#) wurde 1986 auf Initiative des damaligen Vorstandsvorsitzenden Erich Becker unter dem Namen „Flughafen Frankfurt Main Stiftung“ gegründet und 2004 zu seinen Ehren umbenannt. Stiftungszweck ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung zu Themen des Luftverkehrs, der Mobilität und der Logistik. Mit der Neubesetzung des Vorstands im Jahr 2012 wurde dieses Spektrum ergänzt um einen Fokus auf Nachhaltigkeit und Mobilität der Zukunft. Mit den Erträgen aus dem Stiftungskapital von 1,53 Millionen Euro, die seit Jahren stabil sind, werden Stipendien und Projekte sowie Preise für besondere wissenschaftliche Leistungen finanziert. Bis Ende 2012 hat die Erich-Becker-Stiftung 739 Diplomarbeiten, 221 Dissertationen und 80 weitere Projekte, darunter auch elf Habilitationen unterstützt. Seit 1988 wurden Mittel in Höhe von 2,71 Millionen Euro bewilligt. Um den Austausch von Wissen und den Praxisbezug zu fördern, richtete die Stiftung 2012 zum zweiten Mal einen Workshop mit ehemaligen Stipendiaten aus.

Stiftung ProRegion

Für die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in das Berufsleben engagieren wir uns seit 1999 über unsere [Stiftung ProRegion](#). Sie verfügt über ein Stiftungskapital in Höhe von 6,11 Millionen Euro. Die Stiftung fördert vorrangig Projekte, Institutionen und Einrichtungen, die die Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit der Zielgruppe verbessern. Die größten Zuwendungsempfänger haben ihren Sitz in Frankfurt am Main. 2012 hat die Stiftung Fördermittel in Höhe von 400.000 Euro bewilligt.

Innovative Produktionsschule

2012 haben wir über die Stiftung ProRegion das Projekt [„Innovative Produktionsschule“ \(!PS\)](#) an der Max-Eyth-Schule in Dreieich gefördert. Die IPS ist eine Abteilung im Verein der Förderer und Freunde der Max-Eyth-Schule e.V. Sie ist Träger der freien Jugendhilfe und Mitglied im Bundesverband der Produktionsschulen. Ziel ist es, junge Erwachsene einer Ausbildung oder einer anderen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung zuzuführen. Zielgruppe sind Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16 bis 25 Jahren, die zwar einen Schulabschluss, aber bisher noch keinen Ausbildungsplatz gefunden haben. Auch werden sogenannte Dropouts (Abbrecher aus anderen Schulformen) und Ausbildungsabbrecher aufgenommen. Den Teilnehmern sollen Perspektiven eröffnet, ihre Potenziale zum Vorschein gebracht und diese zu Kompetenzen weiterentwickelt werden. Da durch das besondere Engagement der betreuenden Lehrer beachtliche Vermittlungserfolge in den ersten Ausbildungsmarkt bzw. in weiterführende Schulen erzielt wurden, hat die Stiftung ProRegion die Zusage für die vierte Förderphase erteilt. Seit dem Start des Projekts im

Jahr 2010 hat die Stiftung das Projekt mit 56.000 Euro unterstützt.

Gesellschaft für Jugendbeschäftigung

Auch die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Jugendbeschäftigung (gjb) erhielt 2012 Unterstützung von der Stiftung. Hier fördert ProRegion im Rahmen des „Frankfurter Hauptschulprojekts“ seit vielen Jahren den Förderunterricht für Hauptschülerinnen und -schüler der Klassen 8 und 9 sowie Berufsorientierungsveranstaltungen und die Ausbildungsbegleitung von ehemaligen Projektteilnehmerinnen und -teilnehmern. Seit 2005 gingen rund 400.000 Euro an die gjb.

Evangelischer Verein für Jugend- und Sozialarbeit

Die Stiftung ProRegion ist seit vielen Jahren in der Kofinanzierung von handwerklichen Ausbildungsplätzen in den Lernwerkstätten des Evangelischen Vereins für Jugend- und Sozialarbeit aktiv. Das Fördervolumen beträgt seit 2008 157.000 Euro.

Hilfe für Kinder in Ungarn und Rumänien



Seit vielen Jahren reist Fraport-Mitarbeiter Helmut Hofmann mit weiteren Beschäftigten des Konzerns zu Kinderheimen nach Ungarn und Rumänien und bietet dort seine Hilfe an. So auch 2012, um in Tata bei Budapest für rund 500 Kinder ein großes Fest zu veranstalten.

Tradition hat bereits die jährliche Weihnachtspäckchen-Sammelaktion: Fraport-Beschäftigte packen Päckchen für Kinder in Waisenhäusern, Behinderteneinrichtungen und arme Familien in Rumänien und Ungarn. Insgesamt 6.124 Pakete kamen 2012 zusammen, nicht zuletzt dank der Beteiligung von Verwaltungsmitarbeitern des Hessischen Rundfunks und des ZDF sowie einigen Kitas und Schulen aus der Region. Hofmann brachte die Weihnachtspakete in neun Touren mit einem kleinen Lkw oder einem VW-Bus zu den Kindern. Fraport zahlte das benötigte Benzin und stellte einen Teil der Fahrzeuge zur Verfügung. Auf seinen Fahrten wurde Hofmann schon häufig von weiteren Fraportlern begleitet, Vertreter des Vorstands eingeschlossen.

Ebenfalls auf eine Initiative von Helmut Hofmann gehen die Flughafen-Besichtigungstouren für Menschen mit Behinderungen zurück. Beschäftigte des Servicecenters Soziales organisieren inzwischen regelmäßig entsprechende Veranstaltungen. 2012 kamen Jugendliche vom Kalmenhof, einer Einrichtung der Jugend- und Behindertenhilfe in Idstein bei Frankfurt, zu Besuch und schauten hinter die Kulissen des Flughafens.

Best-Practice-Beispiele



ZING – Zeitung in der Grundschule

Mit dem Ziel, Grundschülern das Medium Zeitung näherzubringen und die Lese- und Schreibfähigkeit der Schüler zu fördern, ist Fraport bereits 2008 eine mehrjährige Kooperation mit dem IZOP-Institut für Lehrerfortbildung und der Frankfurter Neuen Presse eingegangen. Die Schüler lernen bei den Kooperationsprojekten durch eigene Recherchen die Arbeit eines Journalisten kennen. Für das zeitlich unbegrenzte Projekt stellen wir jährlich 57.500 Euro zur Verfügung. 2012 haben wir unsere Aktivitäten ausgeweitet. So hat Fraport einen Journalistenworkshop mit rund 40 Grundschulklassen aus der Region, Jungredakteuren der Frankfurter Rundschau und beteiligten Lehrern veranstaltet. Themenschwerpunkte waren unter anderen „Internationaler Marktplatz Flughafen“ und „Immer Ärger mit einsamen Koffern“.

Handwerkliches Sozialprojekt der Fraport-Trainees

Der aktuelle Trainee-Jahrgang von Fraport absolvierte im Sommer 2012 ein dreitägiges Outdoor-Teamtraining in einem Tierheim in Heidelberg. Ziel war es, sich über Diskussionen und verschiedene Aufgaben zu den Themen Planung, Koordination und Kooperation die unterschiedlichen Rollen bewusst zu machen, die erfolgreiche Teams auszeichnen. Am zweiten Tag stellten die Trainees ihre erworbenen Kenntnisse und ihre Teamfähigkeit bei einem Sozialprojekt unter Beweis. Um die Aufgaben des Tierheims zusätzlich zu unterstützen, spendete Fraport 2.000 Euro.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Förderung von Projekten zur Unterstützung der	2012	2012 wurden 1.426 Einzelmaßnahmen in der	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe

gesellschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in den Bereichen Bildung, Integration, Ausgleich sozialer Benachteiligung und Gesundheitswesen		Region finanziell durch die Fraport AG unterstützt.	„Spenden und Sponsoring“
Förderung von Projekten mit Umweltbezug in der Region Rhein-Main, insbesondere mit den Schwerpunkten Biodiversität, Klimaschutz und Umweltbildung	2020	2012 wurden 60 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch den Umweltfonds der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Umweltfonds“
Verbesserung des regionalen Ausbildungsplatzangebots	2020	2012 wurden 27 Projekte in der Region finanziell durch die Stiftung Pro Region der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Stiftungen“
Förderung von wissenschaftlichen Arbeiten zu den Themen Luftverkehr und Mobilität	2020	2012 wurden 44 wissenschaftliche Arbeiten und Projekte durch die Erich-Becker-Stiftung der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Stiftungen“

Sie befinden sich hier: Eigentümer



Eigentümer

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX gelistet, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften. Größte Aktionäre sind das Land Hessen (31,40 Prozent) und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,05 Prozent).

Aktionärsstruktur

Aktionär	Anteil
Land Hessen	31,40 %
Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	20,05 %
Deutsche Lufthansa AG	9,89 %
Lazard Asset Management LLC	3,16 %
RARE Infrastructure Limited	3,06 %
Unbekannt	32,44 %

Unseren Eigentümern gegenüber haben wir insbesondere die Verpflichtung, die Wirtschaftlichkeit unserer Investitionen sicherzustellen. Gleiches gilt für ein profitables Wachstum und das langfristige Erwirtschaften eines positiven Wertbeitrags, also eines operativen Ergebnisses, das über unseren Kapitalkosten liegt. Diese Zielsetzungen haben wir auch in unserem [Nachhaltigkeitsprogramm](#) festgeschrieben. Für unsere Aktionärinnen und Aktionäre betreiben wir eine stabile [Dividendenpolitik](#), und beteiligen sie jedes Jahr an unserer guten Geschäftsentwicklung. Wie in den beiden Vorjahren schlagen Vorstand und Aufsichtsrat den Eigentümern auf der Hauptversammlung 2013 eine Dividende von 1,25 Euro pro Aktie vor. Die einbehaltenen Gewinne des Konzerns dienen der Finanzierung weiterer Investitionen und damit der Steigerung des Unternehmenswerts. Die Entwicklung der Fraport AG steuern wir nach den Prinzipien des wertorientierten Managements mit der zentralen Kenngröße des Fraport-Wertbeitrags. Eine detaillierte Erläuterung zur wertorientierten Steuerung und zur Entwicklung des Wertbeitrags finden Sie im [Geschäftsbericht 2012](#), Seite 72ff.

Wachstumschancen nutzen: Agenda 2015



Trotz einer mittelfristig für die Weltwirtschaft prognostizierten konjunkturellen Unsicherheit erwarten führende Luftverkehrsverbände langfristig unverändert [stabile Wachstumstrends](#). Den sich daraus ergebenden strategischen Herausforderungen begegnen wir mit der [Konzernstrategie Agenda 2015](#). Das Ziel der Fraport AG ist es, Wachstumschancen konsequent zu nutzen, um in einem Geschäft mit langen Investitionszyklen erfolgreich zu bestehen.

Das Fundament der zukünftigen Entwicklung des Fraport-Konzerns sind der Ausbau und die Modernisierung unserer Infrastrukturkapazitäten insbesondere am Standort Frankfurt. Mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011, der Eröffnung des neuen Flugsteigs A Plus am Terminal 1 und der Fertigstellung des neu gestalteten Flugsteigs 1B sowie des CD-Riegels konnten bereits vier Kernstücke des Investitionsprogramms termin- und bedarfsgerecht abgeschlossen werden. Das Schwerpunktthema der nächsten Jahre bleibt unverändert die bedarfsgerechte Planung und der Bau des neuen Terminals 3 im Süden des Frankfurter Flughafens.

Wachstumstreiber



Airport-Retail

Das Retail-Geschäft ist ergebnisstark. 2012 hatte das Segment Retail & Real Estate einen Anteil von 39,3 Prozent am Konzern-EBITDA. Entsprechend große Bedeutung kommt der Erweiterung und Modernisierung der Einkaufs- und Gastronomieflächen in den Terminals zu. Durch die Inbetriebnahme von rund 12.000 Quadratmetern Retail-Fläche im Flugsteig A-Plus hat Fraport im Jahr 2012 eine wesentliche Grundlage für Umsatzwachstum am Frankfurter Flughafen geschaffen. Modernisiert werden ab 2014 der Gastronomiebereich des Terminals 1B und die Ebene 2 im Terminal 1. Darüber hinaus soll durch Monitoring und Beratung der Mieter sowie einen verbesserten Branchenmix die Wirtschaftlichkeit der Retail-Flächen gesteigert werden. Zielsetzung ist es, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier in Frankfurt von durchschnittlich 3,32 Euro im Geschäftsjahr 2012 mittelfristig auf mindestens 4 Euro zu erhöhen.

Externes Geschäft

Bereits heute erwirtschaftet Fraport rund ein Drittel des Konzern-EBITDA im externen Geschäft. Der Ergebnisanteil des Segments External Activities & Services wird sich in den nächsten Jahren weiter erhöhen. Fraport ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten und ist neben dem Standort Frankfurt an [vier weiteren Flughafen- bzw. Terminal-Betreibergesellschaften](#) mit einem Anteil von mindestens 50 Prozent beteiligt. Daneben hält Fraport Minderheitsbeteiligungen an beziehungsweise unterhält Managementverträge mit acht weiteren Flughäfen international. Ziel der Fraport AG ist es, die externen Aktivitäten weiter auszubauen. Zu den Möglichkeiten, die 2012 geprüft wurden, zählen Projekte in Europa, Südamerika und Asien.

Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Citys, deren Leistungen das klassische Angebot eines Flughafens enorm erweitern. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und am Flughafen Frankfurt Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung infrage kommen. Bei ausgewählten Projekten ist es unser Ziel, stärker als bisher durch eigene Aktivitäten an der Wertschöpfung zu profitieren. Zu den „Leuchtturmprojekten“, die sich 2012 in der Entwicklung beziehungsweise bereits in der Vermarktung befinden, zählen insbesondere das Mönchhof-Gelände, Gateway Gardens und die CargoCity Süd.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Nachfragegerechter Ausbau von Terminalkapazitäten auf mindestens 64 Mio. Passagiere	bis 2020	Fertigstellung Flugsteig A+	Kapazitätserweiterung um 6 Mio. Passagiere und 8 Vorfeldpositionen termingerecht abgeschlossen
Nachfragegerechter Ausbau von Vorfeldpositionen		Modulare Realisierung Terminal 3 inklusive der notwendigen Vorfelder und Taxiways	Ausbau-Zeitplan in Abstimmung
Erhöhung des Netto-Retail-Erlöses auf mindestens 4 Euro pro Passagier	2015	Wachstum durch Ausbau und Erschließung neuer Flächen (A-Plus: 2012) und Optimierung bestehender Mietflächen (Gastro B-Transit und Refurbishment Ebene 2)	Netto-Retail-Erlös pro Passagier 2012: 3,32 Euro 2011: 3,17 Euro
		Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Monitoring und aktive	Siehe Airport-Retail

		Steuerung der Mieter sowie Optimierung Marktplatzbranchenmix und Austausch nicht performanter Mieter	
Sicherung und Ausbau des Anteils des externen Geschäfts am Konzernergebnis	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Erfolgreiche Akquisition von Flughäfen bzw. Flughafengesellschaften • Weiterentwicklung der bestehenden Beteiligungen • Abschluss weiterer Consultingverträge 	Siehe Externes Geschäft
Anpassung der Flughafenentgelte zur Refinanzierung der Infrastruktur	bis 2015	Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge und Verträge mit Airlines und Airline-Verbänden	Entgelte 2012 um 2,9% erhöht; 2013 auch 2,9% geplant
Steigerung der Frachterlöse	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Vertriebs • Kommunikation und Zusammenarbeit mit Prozessbeteiligten 	Vertriebskonzept für Cargo-Bereich in Entwicklung, Implementierung im 1. Halbjahr 2013. Konzept zur Systematisierung der Kommunikation mit Frachtnutzern über verschiedene Kundendialogplattformen in Erarbeitung, Realisierung 2013 geplant.

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit



Standorte weltweit

Weltweit ist die Fraport AG an **13 Flughäfen** auf vier Kontinenten in Form von Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen, unter anderem in Antalya, Lima, Neu-Delhi, St. Petersburg und Xi'an vertreten. Das Portfolio von Fraport als Full-Service-Anbieter beinhaltet Flughafen-Betrieb und -Management sowie Beratungsleistungen für alle Flughafen-spezifischen Bereiche wie Bodenverkehrsdienste, Terminal-, Retail- und Immobilienmanagement. Zu unseren Mehrheitsbeteiligungen zählen die Flughäfen in **Antalya (Türkei)**, **Lima (Peru)** sowie **Varna und Burgas (Bulgarien)**. Über 90 Prozent der Fraport-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben ihren **Arbeitsplatz** in Deutschland. Eine Übersicht über alle **Flughafen-Beteiligungen** und über alle weiteren **Unternehmensbeteiligungen** der Fraport AG finden Sie jeweils unter dem aufgeführten Link.

An allen unseren Standorten stellen wir hohe Ansprüche an die Arbeits- und Betriebsbedingungen. Dadurch erreicht Fraport in vielen Bereichen Standards, die das jeweilige Landesniveau übersteigen. So liegen beispielsweise die Gehälter bei den Mehrheitsbeteiligungen über dem landesüblichen Durchschnitt. Im Rahmen des Diversitymanagements legt Fraport bei allen Tochterunternehmen großen Wert auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

2005 begann Fraport mit der Implementierung eines konzernweiten **WerteManagementsystems (WMS)** inklusive des **elektronischen Hinweisgebersystems**. Seitdem war es als zentrales Element des Compliance Management Systems Bestandteil der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen von Beschäftigten und Führungskräften der Muttergesellschaft in Frankfurt sowie der Mehrheitsbeteiligungen.

Um dafür Sorge zu tragen, dass weltweit anerkannte Verhaltensstandards in Frankfurt ebenso wie an allen unseren Konzern-Standorten außerhalb Deutschlands eingehalten werden, entschlossen wir uns 2012, das bislang vorrangig auf den Bereich Compliance fokussierte WMS zu **Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Lieferanten** weiterzuentwickeln. Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgt eine schrittweise Ausrollung in den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG werden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt. Bestehende Vorgaben und Regelwerke werden nach Möglichkeit angegliedert.

Ebenfalls für den gesamten Konzern gültig ist die **Umweltpolitik**, die der Vorstand der Fraport AG im Frühjahr 2008 verabschiedet hat. Sie basiert auf einem vorsorgenden Ansatz im Umgang mit natürlichen Ressourcen und verpflichtet uns zu umweltgerechtem Vorgehen bei allen Geschäftsaktivitäten. An jedem unserer Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung ist ein Umweltmanagementsystem implementiert, das dazu dient, Risiken zu erkennen und zu minimieren. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zugute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Seit 2009 können an allen Unternehmensstandorten onlinebasiert Verstöße gegen die Verhaltensstandards des WMS gemeldet werden. Das System steht in den Mehrheitsbeteiligungen in der jeweiligen Landessprache zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es seit 2011 für die Entgegennahme und rechtliche Prüfung von Verstößen eine externe Ombudsfrau.

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit > Antalya



Antalya

Der Antalya Airport (AYT) ist nach dem Atatürk Flughafen in Istanbul der zweitgrößte Flughafen der Türkei. Fraport ist mit 51 Prozent an der Betreibergesellschaft beteiligt und verantwortlich für Terminalbetrieb und -management. Das Engagement in Antalya begann 1999 mit dem Betrieb des Internationalen Terminal 1. Im April 2007 konnte die Fraport AG gemeinsam mit ihrem lokalen Partner IC İçtaş die Ausschreibung für den Betrieb der Passagierterminals am Flughafen Antalya erneut gewinnen. Im September 2007 erfolgte die Übergabe des ersten internationalen Passagierterminals, des CIP (Commercially Important Persons) Terminals und des Inland-Terminals. Im September 2009 übernahm das Konsortium zusätzlich das zweite internationale Passagierterminal. Im April 2010 wurde das neue Inland-Terminal nach nur elf Monaten Bauzeit offiziell eröffnet.

Antalya Airport in Zahlen:

	2012	2011
Beschäftigtenzahlen ¹ :	438	442
Anzahl der Passagiere ² :	24.954.422	24.964.219
Frachtmengen (Tonnen):	n.a.	n.a.
Flugbewegungen:	159.253	163.607

¹ Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI)

² Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

Weitere Informationen zum Antalya Airport finden Sie [hier](#).

Umweltschutz



Das Umweltmanagementsystem in Antalya wurde im Jahr 2009 erstmalig nach DIN ISO 14001 zertifiziert. Mit ihm können alle Maßnahmen im Bereich Umwelt prozessoptimiert geplant und gesteuert werden. Zudem ist eine Prüfung möglich, ob die angestrebten Umweltziele erreicht werden. Für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Umweltmanagements sowie für sein Innovationsmanagement, die Qualitätsstandards, die Kundenzufriedenheit und die Qualität seiner Services erhielt der Flughafen Antalya 2012 den Qualitätspreis „International Gold Star Award“ vom [Business Initiative Directions \(BID\)](#).

Klimaschutz

Um seine CO₂-Emissionen zu reduzieren, führte ICF Airports im Jahr 2009 eine CO₂-Policy ein. Im August 2010 wurde der Antalya Airport im Rahmen des [Airport Carbon Accreditation \(ACA\)](#) vom ACI Europe für das Level 1 „Mapping“

verifiziert. 2011 wurde er als erstes Unternehmen in der Türkei in das Level 2 eingestuft und erhielt zudem die Auszeichnung als bester europäischer Flughafen in der Kategorie 10 bis 25 Millionen Passagiere. ICF Airports verabschiedete 2011 einen CO₂-Management-Plan. In diesem übernimmt das Terminalbetreiber-Konsortium die Verantwortung für alle Emissionsquellen des Flughafens mit Ausnahme der Feuerwehrrübungen. Ziel ist, die spezifischen CO₂-Emissionen trotz steigender Passagierzahlen bis zum Jahr 2024 um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Darüber hinaus soll bis 2024 die am Flughafen benötigte Energie aus eigener Versorgung stammen. 2012 erfolgte die Einstufung in Level 3 und damit in das zweithöchste Level des ACA CO₂-Reduktionsplans für Flughäfen. Der Antalya Airport ist der erste Flughafen in der Türkei und einer von 12 europäischen Flughäfen mit dieser Auszeichnung. Gemäß den Anforderungen an dieses Level weist ICF Airports jährlich einen Überblick über wesentliche Klimagasemissionen des Flughafens aus und führt Dialoge mit anderen Firmen am Standort zum Thema CO₂-Emissionen. Um den Ausstoß an klimaschädlichen Gasen noch weiter zu verringern, unterstützt ICF Airports auch Geschäftspartner wie etwa Flughafen-Behörden, Fluggesellschaften und Abfertigungsunternehmen bei der CO₂-Reduktion.

Im Jahr 2012 wurde die Versorgung der Terminals mit Bodenstromaggregaten und stationärer Klimaluft weiter ausgebaut. Flugzeuge können dadurch auf den Einsatz ihrer Hilfstriebwerke verzichten. Die stationäre Versorgung mit Strom und Klimaluft verursacht im Vergleich zum Einsatz der Hilfstriebwerke geringere CO₂-Emissionen und trägt somit zur Reduktion von klimaschädlichen Gasen bei.

An den Bestandsgebäuden des Flughafens wurden 2012 verschiedene Umweltschutzmaßnahmen durchgeführt. Mit dem Austausch von Glühlampen gegen moderne LEDs konnten Einsparungen in Höhe von 356.000 Kilowattstunden erzielt werden. Lichtsensoren reduzieren zudem die Beleuchtungsdauer. Der Einsatz von energiesparenden Modellen bei öffentlichen Monitoren erzielt zusätzliche Energieersparnisse.

Trigeneration-Kraftwerk

Der Flughafen Antalya betreibt seit April 2011 ein äußerst energieeffizientes Trigeneration-Kraftwerk mit einer Leistung von acht Megawatt. Die Anlage nutzt die bei der Stromerzeugung durch Gasturbinen entstehende Wärme, um Wasserdampf und Kaltwasser für Heiz- und Kühlzwecke zu erzeugen. Diese Funktionsweise ermöglicht bedeutende CO₂-Einsparungen und erhöht die Energieeffizienz auf bis zu 83 Prozent. Zum Vergleich: Auf anderen Technologien basierende Kraftwerke haben einen Wirkungsgrad von rund 40 Prozent. Der Flughafen in Antalya ist einer von wenigen Flughäfen weltweit, der ein solches eigenes Kraftwerk errichtet hat und betreibt. Die Investitionskosten hierfür betrugen 7,3 Millionen Euro.

Wasser und Abfall

ICF Airports bemüht sich um einen möglichst schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen. So wird durch den Betrieb einer Flughafen-eigenen Kläranlage die Verschmutzung des Meeres und des Erdbodens durch Abwasser vermieden. Pro Tag werden hier 4.500 Kubikmeter Abwasser gereinigt. Die Überwachung erfolgt durch eine tägliche Prüfung des pH-Wertes des Abwassers und mittels monatlicher Laboranalysen.

In der eigenen 2011 in Betrieb genommenen Mülltrennungsanlage wurden 2012 2.785 Tonnen verwertbares Material dem Recycling zugeführt. Die aktuelle Recyclingrate liegt bei 31 Prozent. Damit stieg die recycelte Menge von 2011 auf 2012 um drei Prozentpunkte an. In den kommenden fünf Jahren soll die Recyclingquote auf 70 Prozent ansteigen.

Beschäftigte



Am Standort Antalya haben wir uns zu ethischen Grundsätzen im Umgang mit unseren Beschäftigten und damit zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien wie dem UN Global Compact verpflichtet. Zudem schafft Fraport beispielsweise durch Programme im Arbeits- und Gesundheitsschutz, finanzielle Zusatzleistungen und Schulungsangebote Mehrwert für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz führte ICF Airports 2012 regelmäßige Gesundheitschecks, Notfallübungen sowie Präventionsmaßnahmen zur Risikoabschätzung der Arbeitsplätze durch. Die Arbeitsplätze wurden unter ergonomischen Aspekten beispielsweise durch eine verbesserte Beleuchtung und Ventilation optimiert.

Zusätzlicher Versicherungsschutz für Beschäftigte

Unsere Beschäftigten in Antalya haben die Möglichkeit, im Rahmen des sogenannten Cafeteria-System innerhalb eines festgelegten Budgets für sich und ihre Angehörigen Versicherungen wie beispielsweise eine private Kranken- oder Lebensversicherung auszuwählen.

Servicetrainings

Um den Service für gehörlose Passagiere zu verbessern, führte ICF Airports im Juni 2012 Schulungen in den Grundlagen der türkischen Gebärdensprache durch. Diese richteten sich speziell an Beschäftigte, die in ihrer täglichen

Arbeit mit gehörlosen Passagieren in Kontakt kommen. Geleitet wurden die Trainings vom Vorsitzenden der nationalen Föderation türkischer Hörgeschädigter. Insgesamt wurden 133 Trainingseinheiten abgehalten.

Engagement vor Ort



Im Jahr 2012 unterstützte ICF Airports gemeinnützige Projekte vor Ort mit insgesamt 143.000 Euro. Zu diesen gehörten:

- Zur Finanzierung ihrer Forschungen erhielt die „Olympos Ancient City Excavation“, die ihre Arbeit dem Erhalt des kulturellen Erbes von Antalya widmet und die Ausgrabungen in der antiken Stadt Olympos leitet, 30.000 Euro.
- Im Rahmen einer engen Zusammenarbeit wurde das „Flight Point“ Magazin mit einem Betrag von 63.500 Euro gesponsert. Das Magazin fördert den Tourismus und die Kultur in der Region Antalya.
- Das 13. Internationale Klavierfestival in Antalya wurde von ICF Airports mit 8.800 Euro gefördert.
- 10.000 Euro spendete ICF Airports an die „Society of Children in Need of Protection in Antalya“ für Kinder im Zübeyde Hanim Child Protection House.

Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Organisationen mit kleinen Spenden bedacht.

Nicht-finanzielles Engagement

Im Juni 2012 pflanzten 55 Kinder von der „Society of Children in Need of Protection in Antalya“ 300 Bitterorangenbäume in der Nähe des Flughafens. Die Aktion war Teil eines von ICF Airports initiierten Aufforstungsprojekts und hatte unter anderem zum Ziel, das Umweltbewusstsein bei den Kindern zu stärken. Zudem kooperierte die Fraport-Tochter auch im Jahr 2012 wieder mit der Vereinigung der Mittelmeer Touristik Hoteliers (AKTOB). Gemeinsam bewerben beide Partner seit 2009 die Stadt Antalya als Reiseziel. 2012 wurde zu diesem Zweck eine vier Monate dauernde Kampagne am Flughafen Frankfurt durchgeführt.

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit > Lima



Lima

Fraport ist als Mitglied eines internationalen Konsortiums mit einer Mehrheitsbeteiligung von 70,01 Prozent am peruanischen Flughafen „Jorge Chavez“ in Lima beteiligt. Mitgesellschafter sind die International Finance Corporation (19,99 %) sowie der Fondo de inversión en infraestructura, servicios publicos y recursos naturales (Apoyo) (10,00 %). Die Konzession der Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L (LAP) für den Bau und Betrieb des internationalen Flughafens Lima läuft seit 2000 mit einer Laufzeit über 30 Jahre. Der Flughafen wird ganzjährig 24 Stunden am Tag betrieben.

Jorge Chávez International Airport in Zahlen:

	2012	2011
Beschäftigtenzahlen ¹ :	594	571
Anzahl der Passagiere ² :	13.324.379	11.795.863
Frachtmengen (Tonnen):	293.675	286.641
Flugbewegungen:	148.325	135.083

¹ Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI)

² Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

Weitere Informationen zum Jorge Chávez International Airport Lima finden Sie [hier](#).

Umweltschutz



Das Umweltmanagement am Flughafen Lima ist seit Mai 2004 nach DIN ISO 14001 zertifiziert. Es dient dazu, die für den Betrieb des Flughafens wesentlichen Umweltparameter zu messen, zu überwachen und durch eingeleitete Maßnahmen Fortschritte im Umweltmanagement und in der Umweltleistung zu erzielen. Anfang Januar 2013 wurde LAP erfolgreich rezertifiziert. Die neue Zertifizierung ist bis Februar 2016 gültig. Die Qualität des Umweltmanagements liegt weit über dem landestypischen Standard.

Klimaschutz

Im Jahr 2012 evaluierte LAP die am Flughafen ansässigen Unternehmen hinsichtlich der Luftschadstoff-Emissionen ihrer Fahrzeuge und mobilen Arbeitsmaschinen auf dem Vorfeld. Das Ergebnis war mit einer Quote von 96 Prozent, mit der die Fahrzeuge den gesetzlichen Vorgaben entsprechen, insgesamt positiv. Nachbesserungsbedarf wurde lediglich am Equipment von Dritten festgestellt. LAP forderte diese Unternehmen schriftlich auf, umgehend Maßnahmen zur Verbesserung zu ergreifen.

Wasser

Die Wasserver- und -entsorgung ist für die Stadt Lima wegen ihrer Wüstenlage sehr wichtig. Dementsprechend hat sich LAP den sorgsamsten Umgang mit dem Schutzgut Wasser zur Aufgabe gemacht und für 2012 das Ziel definiert, dass der Wasserverbrauch von Passagieren und deren Begleitern nicht 0,0235 Kubikmeter bzw. 23,5 Liter pro Person übersteigen soll. Der durchschnittliche Wasserverbrauch von rund 20,4 Litern pro Person im Jahr 2012 belegt erste Erfolge. Für das Jahr 2013 hat sich LAP vorgenommen, den Wasserverbrauch pro Kopf um weitere 3% zu senken.

LAP führt darüber hinaus regelmäßige Kontrollen zur Qualität des Grund-, Trink- und Abwassers durch.

Beschäftigte



Am Standort Lima bekennt sich Fraport zu ethischen Grundsätzen im Umgang mit seinen Beschäftigten und hat sich zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien wie denen des UN Global Compact verpflichtet. Die Sicherung und der Ausbau der Beschäftigung sowie humane Arbeitsbedingungen gehören ebenso zu unseren Zielen, wie die Gewährleistung der Sicherheit am Arbeitsplatz und die Wahrung der Gesundheit der Beschäftigten.

Zusatzleistungen

Lima Airport Partners (LAP) zahlt seinen Beschäftigten am Flughafen Lima für peruanische Verhältnisse überdurchschnittliche Gehälter.

Um die Arbeitsbedingungen noch attraktiver zu gestalten, verfügt LAP über ein umfangreiches Programm („Beneficios LAP“) freiwilliger Zusatzleistungen, welches allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung steht. Dieses besteht aus sechs Kategorien, die die Bereiche Arbeits- und Privatleben, Familie, Gesundheit, Freizeit und das finanzielle Wohlergehen der Beschäftigten abbilden. Leistungen wie ein erhöhter Deckungsumfang bei Kranken- und Lebensversicherungen, der Bustransport zum Arbeitsplatz, Möglichkeiten zur Beteiligung an Fitness- und Sportangeboten sowie zusätzliche freie Tage zur Förderung der Work-Life-Balance sind beispielhaft. Seit 2012 werden Familienangehörigen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Beratungsleistungen zum Aufbau eines eigenen Unternehmens angeboten mit dem Ziel, die ökonomische Situation zu verbessern. 2012 wurde der Leistungskatalog von den Beschäftigten in Hinblick auf Wichtigkeit und Zufriedenheit bewertet. Das Programm wird kontinuierlich weiterentwickelt, nicht zuletzt auf Basis der Mitarbeiterbefragung. Darüber hinaus partizipieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Geschäftserfolg: 2012 zahlte LAP 3-4 zusätzliche Monatsgehälter.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Im Jahr 2012 trat die Ausführungsverordnung zu dem im Vorjahr verabschiedeten Gesetz zu Arbeitsschutz und -gesundheit in Kraft. Im Zuge der Umsetzung überarbeitete LAP seine Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik. Die Abteilung „Quality, Environmental Health and Safety“ (QEHS) wurde neu strukturiert und personell aufgestockt. Zudem wurden gesundheits- und sicherheitsbezogene Ziele in die allgemeinen Unternehmensziele integriert. Dazu zählen unter anderem die Identifikation von Gefährdungsrisiken an den Arbeitsplätzen und die Senkung der Unfallrate. Alle Beschäftigten nehmen seit 2012 an betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitstrainings teil. Für das Jahr 2013 wird die Zertifizierung nach dem Arbeitsschutzmanagementstandard OHSAS 18001 in Ergänzung zu den bereits implementierten Managementstandards nach DIN ISO 9001 und DIN ISO 14001 angestrebt. 2012 wurde das Flughafen-eigene Arbeitsschutzgremium „Comité de Seguridad y Salud Ocupacional“ (COSSO) neugewählt. Dessen Aufgabe ist es, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsrisiken am Flughafen Lima zu identifizieren und Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auszuarbeiten. Es besteht aus jeweils fünf Vertretern von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite und trifft sich mindestens einmal im Monat. 2012 organisierte QEHS erneut die traditionelle „LAP-Woche der Qualität, Umwelt, Sicherheit und Arbeitsgesundheit“, an der 220 Beschäftigte und Experten teilnahmen. Darüber hinaus auditierte der Bereich 57 am Flughafen ansässigen Unternehmen auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

Weiterbildung

Der Weiterbildungsplan 2012 sah, neben den gesetzlich vorgeschriebenen Kursen, die Fortsetzung und Erweiterung des Führungskräfte-Trainings sowie individuelle Trainingsmaßnahmen vor. Im Dezember 2012 eröffnete mit der Academia LAP ein neues Weiterbildungszentrum, in dem Kurse zu Themenfeldern wie Airport-Management und Kundenservice, Computerkurse, Sprachfortbildungen und Gesundheitslehrgänge besucht werden können. Darüber hinaus unterstützte die Fraport-Tochter 2012 drei Mitarbeiter mit finanziellen Mitteln bei der Absolvierung ihres Master of Business Administration.

Engagement vor Ort



LAP hat sich im Jahr 2011 dafür entschieden, sein Spenden- und Sponsoringengagement auf ein großes Projekt zu konzentrieren, um die Mittel effektiver einzusetzen. Die Betreibergesellschaft unterstützt deshalb den Verein

„Asociación Sembrando Juntos“, der zwei Kindertagesstätten in Callao in der direkten Nachbarschaft des Flughafens betreibt. Die Einrichtungen bieten 400 Kindern zwischen drei und fünf Jahren einen Vorschulplatz. Das Konzept für das Nachbarschaftsprojekt sieht die Übernahme der jährlichen Schulkosten für eine Klasse bestehend aus 35 Kindern sowie Unterstützungsmaßnahmen vor Ort vor. Dazu werden die Flughafen-Beschäftigten einmal im Quartal für einen Tag von der Arbeit freigestellt. 2012 wurden die Vorschule neu gestrichen, eine Projektwoche für die Kinder, ein Filmtag und eine Weihnachtsshow einschließlich Bescherung organisiert.

Stakeholder Engagement

Lima Airport Partners (LAP) pflegt die Beziehungen zu seinen diversen Stakeholdern und Partnern. Der Bereich „Concession Compliance“ ist für die Kontakte zum Konzessionspartner und der Regulierungsbehörde zuständig. Der Austausch mit den Fluggesellschaften findet in monatlichen Treffen mit den einzelnen operativen Bereichen statt. Das Helpdesk Tool von LAP, zu dem die Fluggesellschaften Zugriff haben, ist ein zusätzlicher Kommunikationskanal. Der eigenständige Bereich „Institutional Relationships“ kümmert sich um die Kommunikation zu Behörden wie Zoll, Polizei oder Immigrationsamt. Um die Zufriedenheit seiner Stakeholder und Partner abzufragen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Verbesserung von Prozessen, der Qualität von Services und der Angebotspalette abzuleiten, führt die Fraport-Tochter mit Hilfe externer Marktforschungsinstitute zweimal jährlich Umfragen bei Airlines, Passagieren und Konzessionären durch. Die Ergebnisse werden dem Management und den Leitenden der Abteilungen vorgestellt und Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Ihre Umsetzung wird vom Bereich QEHS überprüft.

Auch die Meinung der Beschäftigten wird in die Verbesserungsprozesse einbezogen. Alle zwei Jahre erhebt die LAP die Zufriedenheit ihrer Beschäftigten. 2012 haben zwei Drittel der Beschäftigten teilgenommen. Dem Austausch mit und unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dient auch die Mitarbeiterzeitung, die jeden zweiten Monate erscheint sowie wie die Broschüre ¿Cómo estás?, die jeweils einen administrativen und einen operativen Mitarbeiter porträtiert. 2013 wird in LAP das neue interaktive Intranet „KANTAY“ online gestellt.

Schließlich steht die Fraport-Tochter mit der Gewerkschaft SUTRALAP in engem Kontakt.

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit > Varna und Burgas



Varna und Burgas

Seit Ende 2006 betreibt das deutsch-bulgarische Konsortium aus der Fraport AG und dem bulgarischen Logistikunternehmen BM Star in Bulgarien die Flughäfen Varna und Burgas. Die hierfür von beiden Partnern gegründete Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, an der Fraport 60 Prozent der Gesellschafteranteile hält, ist die größte Flughafen-Betreiberin Bulgariens. Der Konzessionsvertrag ist für 35 Jahre abgeschlossen und sieht Investitionen in die Entwicklung beider Standorte vor. Fraport baut an den Flughäfen je ein neues Passagierterminal, die beide im Laufe des Jahres 2013 eröffnet werden sollen. Aufgrund der geografischen Lage als Tor zur bulgarischen Schwarzmeerküste eignen sich die Flughäfen Varna und Burgas hervorragend für den Charter-Verkehr. Darüber hinaus sind sie für den Frachtverkehr zwischen Ost und West und den Linienverkehr attraktiv.

Beschäftigtenzahl Twin Star Airport Management:

	2012	2011
Beschäftigtenzahlen ¹ :	704	721

¹ Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß Global Reporting Initiative (GRI)

Burgas Airport in Zahlen:

	2012	2011
Anzahl der Passagiere ¹ :	2.380.536	2.253.320
Frachtmengen (Tonnen):	2.281	5.991
Flugbewegungen:	18.856	19.215

¹ Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

Weitere Informationen zum Burgas Airport finden Sie [hier](#).

Varna Airport in Zahlen:

	2012	2011
Anzahl der Passagiere ¹ :	1.221.468	1.181.832
Frachtmengen (Tonnen):	33	41

¹ Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

Der Flughafen Varna war vom 15.10.2011 bis 28.02.2012 geschlossen. Flüge von und nach Varna wurden vom Flughafen Burgas bedient.

Weitere Informationen zum Varna Airport finden Sie [hier](#).

Umweltschutz



Die Aktivitäten im Bereich Umwelt werden an den Flughäfen Varna und Burgas über ein gemeinsames Umweltmanagementsystem gesteuert. Es dient dazu, Risiken zu erkennen und zu minimieren sowie die Umweltleistung zu verbessern. Die Beschäftigten beider Standorte arbeiten zusammen an der Erreichung der definierten Ziele. Das Management von Fraport Twin Star Airport Management AD (FTSAM) hat den Umweltschutz darüber hinaus als wichtigstes kooperatives Ziel benannt.

Klimaschutz

Ein Ziel des Umweltmanagementsystems ist es, den Ausstoß klimaschädlicher Gase an beiden Flughäfen zu vermindern. Um die Reduzierung der CO₂-Emissionen effektiv umzusetzen, hat FTSAM im Juni 2012 einen Aktionsplan verabschiedet. Er basiert auf der Resolution A37 der [International Civil Aviation Organization \(ICAO\)](#) und sieht eine Reduktion der CO₂-Emissionen um jährlich 2 Prozent vor. Der Prozess befindet sich noch im Anfangsstadium. Ein erster Bericht über den CO₂-Footprint von FTSAM ist für das Jahr 2013 geplant.

Wasser

FTSAM hat sich zum Ziel gesetzt, verantwortungsvoll mit dem Schutzgut Wasser umzugehen. Dazu gehört die Reinigung von Niederschlagswasser, in das bei Schneefall oder Frost Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmittel gelangen können. Zur Enteisung setzt die Fraport-Tochter überwiegend ein umweltfreundliches Mittel auf Basis von Kaliumacetat beziehungsweise Natriumformiat ein. Nur bei Temperaturen unter -8,5 °C wird aufgrund seiner besseren Wirksamkeit auf ein anderes Mittel zurückgegriffen.

Zu Beginn des Jahres 2012 wurde in Varna die sanierungsbedürftige Landebahn für 20 Millionen Euro erneuert und unter anderem ein Runway-Drainage-System errichtet. Die Landebahn wurde über ihre gesamte Fläche – 2.500 Meter lang, 45 Meter breit – mit einer neuen Asphaltsschicht überzogen. Die Oberfläche ist nun so gestaltet, dass das Oberflächenwasser in die Drainage links und rechts der Landebahn fließt. Von dort aus wird es durch Rohre in das bestehende Abwassersystem geleitet. So können auch große Wassermengen aufgefangen und die Landebahn qualifiziert entwässert werden.

Beschäftigte



An unseren Standorten in Varna und Burgas verpflichten wir uns zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien wie die des UN Global Compact. Zu den Schwerpunktthemen unserer Personalpolitik gehört die Weiterbildung unseres Personals ebenso wie die Sicherheit am Arbeitsplatz und der Gesundheitsschutz.

Arbeitssicherheit

FTSAM erfasste 2011 die Risikofaktoren einzelner Arbeitsplätze. 2012 erfolgte daraus die Ableitung eines Risikomanagementprogramms. Es kategorisiert Risiken nach ihrer Relevanz, analysiert deren Ursachen und identifiziert mögliche Lösungsansätze. Daraus resultierende Maßnahmen werden im Rahmen eines über zwei Jahre angelegten Aktionskalenders umgesetzt.

Gesundheitsschutz

Die Betreibergesellschaft der Flughäfen Varna und Burgas bietet eine Reihe von gesundheitsorientierten Initiativen für ihre Beschäftigten an, darunter Vorträge über Gesundheitsthemen. Über ein Sozialprogramm werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit gesundheitlichen Problemen oder nach der Geburt eines Kindes unterstützt und die Krankenversicherungsleistungen um kurative und rehabilitierende Leistungen ergänzt.

Eine im Oktober 2012 durchgeführte Befragung der Belegschaft soll Aufschluss über Faktoren geben, die psychosozialen Stress am Arbeitsplatz auslösen. Die Resultate der Befragung werden zur Entwicklung eines Präventionsprogramms zum Erhalt der Gesundheit der Beschäftigten genutzt. Erste Ergebnisse liegen 2013 vor.

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen sanierte die Fraport-Tochter im September 2012 in Varna ein Gebäude mit Werkstatt, Lager und Besprechungsräumen. Es wurden unter anderem Luftfilter und eine Klimaanlage eingebaut sowie

die Ergonomie der Arbeitsplätze verbessert. In Burgas ist für 2013 geplant, im Rahmen eines Pilotprojektes den Anteil der manuellen Gepäckabfertigung durch die Einführung eines Vakuum-Hebegeräts zu reduzieren. So sollen bei den Beschäftigten das Risiko für Rückenverletzungen verringert und die Abfertigungsprozesse beschleunigt werden.

Mitarbeiter-Motivationsprogramm

2012 wurde an den Standorten in Varna und Burgas ein Programm zur Motivation der Beschäftigten durchgeführt, das unter anderem die Teilnahme von Beschäftigten am Sportturnier für internationale Flughäfen in Bulgarien beinhaltete.

Engagement vor Ort



FTSAM engagiert sich in den Regionen rund um die Standorte Varna und Burgas mit einem umfangreichen Programm. So wurden in den Terminals auch 2012 wieder die jährlichen Spenden- und Sammelaktionen für Kinder und Jugendliche in Waisenhäusern und Sozialzentren durchgeführt. Darüber hinaus fand am Flughafen in Varna ein Festival anlässlich des Internationalen Kindertags statt. Die Fraport-Tochter nahm diesen Tag außerdem zum Anlass, Geschenke an Waisenkinder in Varna und Burgas zu verteilen. Weiterhin beteiligten sich Beschäftigte von FTSAM an Blutspendenaktionen.

Fluglärmmonitoring

Seit 2012 beziehungsweise 2010 betreibt FTSAM an den beiden bulgarischen Flughäfen in Varna und Burgas ein eigenes Fluglärmmonitoringsystem. Die je vier stationären Messstellen liegen innerhalb der modellierten Fluglärmkonturen von 60 bis 65 dB(A) rund um die beiden Städte. Die Standorte wurden in Abstimmung mit den lokalen Behörden ausgewählt und entsprechen den Richtlinien der International *Civil Aviation Organization (ICAO)*. Die Stationen sind mit modernster Mikrofontechnik ausgestattet und zeichnen auftretende Lärmaufkommen auf. Die Messergebnisse werden alle 0,5 bis 1 Sekunde aktualisiert und in einer Datenbank dokumentiert. Seit 2012 werden beide Monitoringsysteme zusätzlich mit den Radardaten der bulgarischen Flugverkehrskontrolle kombiniert.

Monatliche, quartalsweise und jährliche Berichte werden den regionalen Umweltaufsichtsbehörden sowie den Stadtverwaltungen und dem nationalen Umweltamt vorgelegt.

Glossar

Begriff	Erklärung
Airport Carbon Accrediation	Programm des ACI Europe, das die Maßnahmen europäischer Flughäfen, ihre CO ₂ -Emissionen zu steuern und zu reduzieren, bewertet.
Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren (A-CDM)	Von der EU initiiertes Verfahren mit dem Ziel, die betriebliche Effizienz von Flughäfen zu verbessern und diese an das Europäische Flugverkehrsmanagement-Netzwerk anzubinden.
Airports Council International (ACI)	Der Weltflughafen-Verband (ACI) ist die internationale Vereinigung der Flughafen-Betreiber mit Sitz in Genf, gegründet 1991. Mitglieder des ACI sind weltweit 1.650 Flughäfen – davon 400 Flughäfen im ACI Europe.
ACI Europe	ACI-Dachverband der europäischen Flughafen-Betreiber.
Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)	Gesetz zur Beseitigung oder Verhinderung von Benachteiligungen aufgrund der Rasse, der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität.
Auxiliary Power Units (APU)	Hilfstriebwerk, das zur Stromversorgung und Klimatisierung des Flugzeugs am Boden dient, wenn die Haupttriebwerke abgestellt sind. Die APU wird vor allem zum Starten der Haupttriebwerke verwendet.
Biodiversität	Vielfalt des Lebens auf der Erde. Die Wissenschaft unterscheidet vier Aspekte: Die genetische Diversität, die Artenvielfalt, die Vielfalt an Lebensräumen sowie die der biologischen Interaktionen.
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)	Dachverband der deutschen Luftfahrt und Interessenvertretung gegenüber Politik, Medien und Bürgern. Mitglieder sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung, Verbände und Leistungsanbieter der Luftfahrt.
Cafeteria-System	Modell zur Beteiligung der Beschäftigten am geschäftlichen Erfolg. Zur Auswahl stehen verschiedene Sachzuwendungen.
Catchment Area	(dt. Einzugsgebiet) Gibt an, aus welchem räumlichen Bereich sich die Originärpassagiere und Besucher eines Flughafens rekrutieren.
CO ₂	Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid genannt. Chemische Verbindung aus Kohlenstoff und Sauerstoff.
CO ₂ -Footprint	CO ₂ -Fußabdruck. Maß für den Gesamtbetrag von Kohlenstoffdioxid-Emissionen, die direkt und indirekt durch eine Aktivität verursacht werden oder über die Lebensstadien eines Produkts entstehen.
Compliance	Gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Durch ein Compliance Management System wird in der Unternehmenspraxis rechts- und regelkonformes Verhalten sichergestellt.

COSO II	Das COSO Enterprise Risk Management Rahmenwerk (COSO II) ist ein Modell zur qualitativen Verbesserung von Finanzberichterstattungen durch ethisches Handeln, wirksame interne Kontrollen und gute Unternehmensführung.
Countries of Concern	Entsprechend der Definition des FTSE4Good Ratings eine Liste von Ländern mit den größten Risiken in Hinblick auf die Missachtung von Menschenrechten. Diese Liste wird periodisch von der Ratingagentur EIRIS erstellt.
Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)	Organisation, die Wege und Lösungen für nachhaltiges Bauen, Nutzen und Planen von Bauwerken entwickelt und fördert. Nachhaltige Bauten werden in den Abstufungen Gold, Silber und Bronze mit einem Zertifikat ausgezeichnet.
Diversity	Vielfalt der Beschäftigten eines Unternehmens in Bezug auf Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Nationalität, Alter, Religion, Weltanschauung, Behinderung und sexuelle Orientierung.
Dow Jones Sustainability Index (DJSI)	Aus dem S & P Dow Jones Index abgeleiteter Nachhaltigkeitsindex, der Unternehmen listet, die vorbildlich in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung sowie in ihrem sozialen und kulturellen Engagement sind.
Drehscheibe/ Hub	Knotenpunkt für verschiedene Verkehrsmittel. Im Luftverkehr steht "Hub" für einen "Umsteige-Flughafen" bzw. ein Zentrum im Netz einer Fluggesellschaft oder Allianz.
Einwohnergleichwert (EWG)	Einheit zum Vergleich von gewerblichem mit häuslichem Schmutzwasser. Ein EWG kann auf den biologischen Sauerstoffverbrauch oder den Wasserverbrauch bezogen werden, den ein Einwohner pro Tag im Durchschnitt benötigt.
EMAS	„Eco-Management and Audit Scheme“. Von der Europäischen Union entwickeltes System für ein freiwilliges Umweltmanagement und zur Umweltbetriebsprüfung. Es dient der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung.
Emission Trading Scheme (ETS)	Instrument der Europäischen Union (EU), das dazu beiträgt, kostenwirksam und wirtschaftlich effizient den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU zu reduzieren.
Energie-Einspar-Verordnung (EnEV)	Die EnEV ist Teil des deutschen Baurechts und schreibt Bauherren energiesparende Standards im Wärmeschutz und bei der Anlagentechnik von Gebäuden vor. Die letzte Änderung trat am 1. Oktober 2009 in Kraft.
EUROCONTROL	Internationale Organisation mit der Aufgabe, die Luftverkehrskontrolle in Europa zentral zu koordinieren. Ziel ist es, ein möglichst nahtloses Flugverkehrsmanagementsystem in Europa zu entwickeln.
Flughafen-Entgelte	Von Flughafen-Betreibern erhobene und durch Behörden genehmigte Abgabe, die Fluggesellschaften in Form von Start- und Landeentgelten, Abstellentgelten, Passagier- und Sicherheitsentgelten leisten.

Forum Flughafen und Region (FFR)	Das FFR hat die Aufgabe, einen konstruktiven Dialog mit der Region zur Entwicklung des Flughafens Frankfurt zu führen. Zentrale Themen sind der Flughafen-Ausbau, Fluglärm sowie die luftverkehrswirtschaftliche Entwicklung.
Fotovoltaik	Umwandlung von Strahlungsenergie, vornehmlich Sonnenenergie, in elektrische Energie durch Solarzellen. Anwendung finden diese u.a. auf Dachflächen, bei Parkscheinautomaten, in Taschenrechnern oder auf Freiflächen.
Fraport-Academy	Einrichtung der Fraport AG, die eine gezielte und bedarfsgerechte Weiterbildung sowie Entwicklung von Fach- und Führungskräften gewährleistet.
Fraport-College	Einrichtung der Fraport AG zur Sicherung der Bedarfsdeckung an Nachwuchskräften im Rahmen ihrer beruflichen Erstausbildung sowie zum Erhalt und Aufbau von Kompetenzen, die einen beruflichen Aufstieg ermöglichen.
FraSec	FraSec Fraport Security Services GmbH. Tochtergesellschaft der Fraport AG, die Sicherheits- und Servicedienstleistungen für Passagiere, Personal und Airlines an den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn erbringt.
FTSE4Good	Nachhaltigkeitsindex der Londoner Börse. Gelistet werden Unternehmen mit überdurchschnittlichen Leistungen im Bereich Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz.
Geothermie	Nutzung von Erdwärme zur Energieerzeugung.
Greenhouse Gas (GHG) Protocol und Scopes	Das GHG entwickelt international anerkannte Standards zur Berichterstattung über klimawirksame Emissionen von Unternehmen. Emissionen werden gemäß ihrer Entstehung in drei „Scopes“ eingeteilt.
Internationale Flug-Transport-Vereinigung (IATA)	IATA (International Air Transport Association) – Internationaler Dachverband der Fluggesellschaften.
Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)	Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit der Aufgabe, einheitliche Regelungen für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des internationalen Luftverkehrs zu erarbeiten und zu entwickeln.
ISO 9001	Norm, die Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem festgelegt, das für interne Anwendungen durch Organisationen oder für Zertifizierungs- oder Vertragszwecke verwendet werden kann.
IZOP-Institut	Aachener Institut mit dem Themenschwerpunkt Medienerziehung in Schulen.
Körperscanner	Die drei am Flughafen Frankfurt eingesetzten "Körperscanner" zeigen mögliche Funde auf einem neutralen Piktogramm an. Die verwendete Abtastungstechnik ähnelt dem bei der Einparkhilfe in Autos verwendeten Distanzsensor.
Kritische Bereiche / Critical Parts	Kritische Bereiche sind durch Personenkontrollen abgeschirmte Teile des Sicherheitsbereichs am Flughafen, wie das Vorfeld oder die Gatebereiche innerhalb der Terminals.
Lebenszykluskostenrechnung (Life-Cycle-Costing, LCC)	Instrument zur Steuerung der Prozesse und Kosten bei Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Gebäuden über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg.
Luftfracht-Ersatzverkehr	Transport von Luftfrachtsendungen auf dem Landweg, üblicherweise mit LKWs. Der Luftfracht-Ersatzverkehr kann der Entzerrung von Frachtkapazitäten und der Vermeidung von Engpässen an großen Flughäfen dienen.

Mischarbeit	Mischarbeit bezeichnet den rotierenden Einsatz von Beschäftigten auf Arbeitsplätze mit unterschiedlichen Aufgabenbereichen. Dieses Konzept wird vorzugsweise in operativen Unternehmensbereichen angewendet.
Moderierter Wissenstransfer	Übergabe von implizitem (Erfahrungs-)Wissen. In moderierten Sitzungen wird dieses Wissen erfasst und Nachfolgern strukturiert und visualisiert verfügbar gemacht.
NGO	Non-Governmental Organizations (dt. Nichtregierungsorganisationen) sind Interessenverbände, zu denen sich Individuen und Organisationen zusammenschließen, oft um Anliegen in den Bereichen Umwelt/ Soziales voranzubringen.
NORAH	„Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“. Studie zu Auswirkungen von Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung.
OHSAS 18001	Norm für Arbeitsschutzmanagementsysteme.
Ombudsfrau	Die Ombudsfrau nimmt Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten, Regelverstöße und unzulässige Geschäftspraktiken vertraulich entgegen.
Preconditioned Air (PCA)	Stationäre Klimaluftversorgung für Flugzeuge auf der Parkposition. Ihre Bereitstellung ermöglicht es, die flugzeugeigenen Hilfstriebwerke abzuschalten und somit Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu vermeiden.
Rang- und Günstigkeitsprinzip	Innerhalb einer Rechtsstufe geht die speziellere Regelung der allgemeineren vor und eine neuere Regelung verdrängt die ältere, sofern der gleiche Regelungsgegenstand betroffen ist.
Schutzzonen	Lärmschutzzonen sind gemäß dem FluLärmG Bereiche im Umkreis von Flughäfen. Hierzu zählen die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie die Nachtschutzzone. Die Einteilung erfolgt nach einem modifizierten Lärm-Mittelungspegel (Leq).
Sicherheitsmanagementsystem (SMS)	Die Einrichtung eines SMS ist in der Zivilluftfahrt vorgeschrieben. Durch das SMS soll das gesamte Sicherheitsniveau eines Flughafens kontinuierlich verbessert werden.
Single European Sky (SES)	Initiative der EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Dieser soll nationale Grenzen und Interessen abbauen sowie Verkehrsströme, Fluglotsenlizenzen und Technik vereinheitlichen.
Stakeholder	(dt. Anspruchsgruppen) Personen oder Gruppen, die von den Aktivitäten eines Unternehmens direkt oder indirekt betroffen sind und Einfluss auf die Unternehmensaktivitäten nehmen können.
Umwelt- und Nachbarschaftshaus	Informationszentrum, das die Geschäfte des FFR führt, mit dem Ziel die Kommunikation und die Kooperation zwischen dem Flughafen Frankfurt, seinen Nutzern und den Anwohnern kontinuierlich zu verbessern.
UN Global Compact	Initiative der UN mit dem Zweck, die Globalisierung ökologischer und sozialer zu gestalten. Teilnehmende Unternehmen verpflichten sich, die zehn Prinzipien des Global Compact in ihrem Handeln zu verankern.

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Kennzahlen



Kennzahlen

Datenerhebung

Die Finanzkennzahlen in diesem Bericht korrespondieren mit den Angaben im [Geschäftsbericht 2012](#). Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2012 nach den Verlautbarungen des [International Accounting Standards Board \(IASB\)](#) aufgestellt.

Die Erfassung und Auswertung von Daten zur Entwicklung der Personalmengen erfolgt mithilfe standardisierter personalwirtschaftlicher Software-Lösungen. Der Konsolidierungskreis der Konzern-Personalkennzahlen entspricht dem für die Finanzdaten. Dementsprechend berücksichtigen wir die Fraport-Muttergesellschaft und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig; Minderheitsbeteiligungen fließen nicht in die Ermittlung der Konzern-Personaldaten ein.

Die Konzerndaten für den Umweltbereich weisen die Fraport-Muttergesellschaft, die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt sowie die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2008: Hahn, [Varna und Burgas](#), [Lima](#) und [Antalya](#); ab 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya) aus. Der hiervon abweichende Konsolidierungskreis der Jahre 2008 bis 2011 wurde nicht rückwirkend angepasst.

Analog zur Erhebungsmethode der Finanz- und Personalkennzahlen wurden für 2012 auch die Umweltkennzahlen auf Konzernebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt. Die Umweltdaten für 2012 unterliegen erstmals derselben Berechnungsmethode wie der Finanz- und Personalkennzahlen. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet.

Am Standort Frankfurt werden die Umweltdaten systematisch nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 erhoben und unterliegen der externen Verifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter. Nach der ISO 14001 sind zudem die Flughäfen Lima und Antalya zertifiziert.

Für die Ermittlung der Berichtsdaten werden die in der Praxis üblichen und nach unserem Verständnis angemessenen Methoden, Berechnungen und Schätzungen angewandt. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne GRI-Indikatoren mit gewissen Unsicherheiten behaftet sein könnten. Eine Übersicht aller Kennzahlen befindet sich in unserer Rechnungslegung.

Finanzen

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert



Umsatz und Ergebnis	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	Mio €	2.101,6	2.010,3	2.194,6	2.371,2	2.442,0
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	Mio €	0,4	0,9	0,4	0,4	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	Mio €	33,8	39,1	36,9	40,3	44,0
Sonstige betriebliche Erträge	Mio €	66,1	45,3	52,1	40,9	62,7
Gesamtleistung	Mio €	2.201,9	2.095,6	2.284,0	2.452,8	2.549,2
Materialaufwand	Mio €	- 471,1	- 471,6	- 491,1	-541,1	-558,1
Personalaufwand	Mio €	- 925,6	- 866,9	-880,4	-906,3	-947,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	Mio €	- 204,5	- 187,4	- 201,9	-203,1	-192,6
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Mio €	600,7	569,7	710,6	802,3	850,7
Abschreibungen	Mio €	- 241,5	- 268,8	- 279,7	-305,7	-352,7
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	Mio €	359,2	300,9	430,9	496,6	498,0
Finanzergebnis	Mio €	- 61,8	- 106,4	- 152,2	-149,3	-131,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	Mio €	297,4	194,5	278,7	347,3	366,1
Ertragsteuern	Mio €	- 100,5	- 42,5	- 7,2	-96,5	-114,5
Konzern-Ergebnis	Mio €	196,9	152,0	271,5	250,8	251,6
davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss	Mio €	7,2	5,6	8,6	10,4	13,3
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	Mio €	189,7	146,4	262,9	240,4	238,3
Segmentanteile						
Umsatzerlöse						
Aviation	Anteil am Konzern-Umsatz in %	33,9	34,1	31,6	32,7	33,7
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-Umsatz in %	17,6	18,0	18,4	18,8	18,5

Ground Handling	Anteil am Konzern-Umsatz in %	30,6	30,8	30,0	27,6	26,6
External Activities & Services	Anteil am Konzern-Umsatz in %	17,9	17,1	20,0	20,9	21,2
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)						
Aviation	Anteil am Konzern-EBITDA in %	26,9	20,6	18,5	23,4	23,5
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-EBITDA in %	47,7	49,6	41,5	38,1	39,3
Ground Handling	Anteil am Konzern-EBITDA in %	8,7	2,5	6,2	6,8	5,1
External Activities & Services	Anteil am Konzern-EBITDA in %	16,7	27,3	33,8	31,7	32,1
Betriebliches Ergebnis (EBIT)						
Aviation	Anteil am Konzern-EBIT in %	25,8	13,7	13,1	19,4	15,6
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-EBIT in %	63,5	74,8	52,9	46,7	50,5
Ground Handling	Anteil am Konzern-EBIT in %	5,2	- 13,3	2,5	4,1	0,9
External Activities & Services	Anteil am Konzern-EBIT in %	5,5	24,8	31,5	29,8	33,0

Cash Flow und Investitionen

	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Operativer Cash flow	Mio €	492,5	426,5	567,5	618,8	553,0
Investitionen	Mio €	759,7	1.438,3	1.033,9	1.440,2	1.059,7
Free Cash flow	Mio €	- 370,7	- 711,4	-291,1	-350,1	-162,4

Bilanz

	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Eigenkapital	Mio €	2.568,2	2.557,8	2.739,3	2.850,8	2.945,5
Fremdkapital	Mio €	4.010,2	6.307,4	6.431,2	6.373,6	6.695,1
Fraport-Assets	Mio €	3.419,1	3.820,2	4.019,7	4.447,3	5.152,3

Rentabilität

	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Umsatzrendite	EBT in % des Umsatzes	14,2	9,7	12,7	14,6	15,0
EBITDA-Marge	EBITDA in % des Umsatzes	28,6	28,3	32,4	33,8	34,8
EBIT-Marge	EBIT in % des Umsatzes	17,1	15,0	19,6	20,9	20,4
Return on Fraport-Assets	EBIT in % der	10,5	7,9	10,7	11,2	9,7

Wertschöpfungsrechnung	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern¹						
Erwirtschaftung der Wertschöpfung						
Unternehmensleistung	Mio €	2.201,9	2.095,6	2.284,0	2.452,8	2.549,2
Vorleistungen	Mio €	- 601,9	- 609,8	- 644,7	-687,7	-642,0
Materialaufwand	Mio €	- 471,1	- 471,6	- 491,1	-541,1	-558,1
Sonstige Aufwendungen	Mio €	- 130,8	- 138,2	- 153,6	-146,6	-83,9
Brutto-Wertschöpfung	Mio €	1.600,0	1.485,8	1.639,3	1.765,1	1.907,2
Abschreibungen	Mio €	- 241,5	- 268,8	- 279,7	-305,7	-352,7
Netto-Wertschöpfung	Mio €	1.358,5	1.217,0	1.359,6	1.459,4	1.554,5
Verteilung der Wertschöpfung nach Anspruchsgruppe						
Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben)	Mio €	925,6	866,9	880,4	906,3	947,8
Kreditgeber (Zinsaufwand)	Mio €	120,2	140,3	182,5	191,7	226,7
Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern)	Mio €	107,8	49,1	16,4	102,0	120,3
Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.) ²	Mio €	8,0	8,7	8,8	8,6	8,1
Aktionäre (Dividende) ³	Mio €	105,6	106,2	115,6	115,4	115,5
davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss	Mio €	7,2	5,6	8,6	10,4	13,3
Unternehmen (Rücklagen)	Mio €	84,1	40,2	147,3	125,0	122,8

¹ Die Darstellung erfolgt nicht getrennt nach Ländern, Regionen oder bestimmten Märkten, da die Konzern-Standorte über Frankfurt hinaus insbesondere hinsichtlich ihres Anteils an der Gesamtbelegschaft (90 % der Konzern-Beschäftigten am Standort Frankfurt), aber auch hinsichtlich ihrer Gesamterträge, Kosten und Zahlungen als nicht wesentlich anzusehen sind.

² Wert 2009 angepasst.

³ Vorgeschlagene Dividende (2012)

EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen



EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	Mio €	138,0	127,0	133,0	134,3	137,1
Aufwendungen für Altersvorsorge	Mio €	33,3	40,0	39,9	39,9	48,3

EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Erhaltene Subventionen	Mio €	0	0	0	0	0

Aspekt: Marktpräsenz**AO1 Passagiere**

AO1 Passagiere	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern (Flughäfen)^{1, 4, 5, 6}						
Passagiere (insgesamt)	Mio	-	-	-	40,20	41,85
Ankommende Passagiere (insgesamt) ⁷	Mio	-	-	-	20,31	20,60
Abfliegende Passagiere (insgesamt) ⁷	Mio	-	-	-	19,88	20,03
Passagiere Inland	Mio	-	-	-	10,33	11,64
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	-	-	-	5,30	6,01
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	-	-	-	5,04	5,63
Passagiere Ausland	Mio	-	-	-	29,86	29,02
Ankommende Passagiere (Ausland) ⁸	Mio	-	-	-	15,02	14,59
Abfliegende Passagiere (Ausland) ⁸	Mio	-	-	-	14,84	14,40
Flughafen Frankfurt⁶						
Passagiere (insgesamt)²	Mio	53,47	50,94	53,01	56,44	57,53
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	26,69	25,39	26,45	28,25	28,75
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	26,55	25,23	26,27	28,05	28,53
Passagiere Inland	Mio	6,53	6,07	6,40	6,82	6,53
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	3,33	3,11	3,29	3,43	3,28
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	3,20	2,99	3,11	3,39	3,24
Passagiere Ausland	Mio	46,71	44,52	46,31	49,48	50,75
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	23,36	22,29	23,16	24,82	25,46
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	23,35	22,24	23,15	24,66	25,29
Lokalpassagiere	Mio	53,24	50,62	52,71	56,30	57,28
Umsteigepassagiere ³	in % der Lokalpassagiere	52,40	52,40	51,70	54,30	55,00

Transitpassagiere	Mio	0,23	0,32	0,30	0,14	0,25
-------------------	-----	------	------	------	------	------

¹ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Antalya) dargestellt.

² Gewerblicher und nicht-gewerblicher Verkehr (an + ab + Transit). Hinweis: Im Geschäftsbericht wird nur der gewerbliche Verkehr ausgewiesen.

³ Diese Daten basieren auf dem Fraport-Monitor, einer Hochrechnung auf Basis von Dauerfluggastbefragungen. Eine exakte Angabe der totalen Passagieranzahl ist daher nicht möglich.

⁴ Erhebung erst ab 2011.

⁵ Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitpassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich. Diesen Punkt möchten wir mittelfristig angehen.

⁶ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

⁷ Ohne Umsteige- und Transitpassagiere.

⁸ Ohne Transitpassagiere.

AO2 Flugbewegungen



AO2 Flugbewegungen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern (Flughäfen)^{1, 4}						
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	-	-	-	329.168	337.174
Tag (an + ab) ⁵	Anzahl Bewegungen	-	-	-	109.594	118.003
Nacht (an + ab) ⁵	Anzahl Bewegungen	-	-	-	55.967	59.918
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	-	-	-	309.441	316.801
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	108.219	116.432
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	201.192	200.369
Commercial cargo flights ⁶	Anzahl Bewegungen	-	-	-	5.403	5.378
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	2.114	2.630
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	3.289	2.748
General aviation flights und andere Flugbewegungen ⁶	Anzahl Bewegungen	-	-	-	8.851	9.237
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	4.642	4.799
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	4.209	4.438
State aviation flights ⁶	Anzahl Bewegungen	-	-	-	5.503	5.840
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	5.472	5.785
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	-	31	55
Flughafen Frankfurt						
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	485.783	463.111	464.432	487.162	482.242
Tag (an + ab) ²	Anzahl Bewegungen	437.260	419.883	418.544	441.220	445.390
Nacht (an + ab) ²	Anzahl Bewegungen	17.227	15.158	17.014	14.611	1.254
Flugbewegungen (05:00 – 05:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	10.668	9.817	10.178	11.365	14.120
Flugbewegungen (22:00 – 22:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	20.628	18.253	18.696	19.966	21.478
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	449.042	430.778	429.704	453.766	450.252
Inland	Anzahl Bewegungen	66.238	64.752	66.426	72.265	67.498
Ausland	Anzahl Bewegungen	382.804	366.026	363.278	381.501	382.754
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	24.795	21.583	23.524	23.347	21.202

Inland	Anzahl Bewegungen	2.358	2.028	1.370	1.575	1.617
Ausland	Anzahl Bewegungen	22.437	19.545	22.154	21.772	19.585
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen ³	Anzahl Bewegungen	11.946	10.750	11.204	10.049	10.788
Inland	Anzahl Bewegungen	5.117	4.612	4.355	4.011	3.870
Ausland	Anzahl Bewegungen	6.829	6.138	6.849	6.038	6.918

¹ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Antalya) dargestellt.

² Tag (06:00 – 21:59 Uhr), Mediations-Nacht (23:00 – 04:59 Uhr).

³ Diese Angaben beinhalten State Aviation Flights.

⁴ Erhebung erst ab 2011.

⁵ Die Flugbewegungen pro Tag und Nacht werden für den Flughafen Antalya nicht erhoben.

⁶ Diese Daten werden für den Flughafen Antalya nicht erhoben.

AO3 Cargo-Volumen



AO3 Cargo-Volumen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern (Flughäfen)^{1, 2, 3, 5, 6}						
Cargo-Volumen ⁴	Mio t	-	-	-	0,29	0,30
Ankommendes Cargo-Volumen	Mio t	-	-	-	0,09	0,09
Cargo-Flüge	Mio t	-	-	-	0,04	0,04
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	-	-	-	0,05	0,06
Abfliegendes Cargo-Volumen	Mio t	-	-	-	0,21	0,20
Cargo-Flüge	Mio t	-	-	-	0,09	0,09
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	-	-	-	0,11	0,11
Flughafen Frankfurt^{2, 6}						
Cargo-Volumen (an + ab + transit)	Mio t	2,13	1,92	2,31	2,25	2,10
Luftfracht (an + ab + transit)	Mio t	2,04	1,84	2,23	2,17	2,02
Luftpost (an + ab + transit)	Mio t	0,09	0,08	0,08	0,08	0,08
Ankommendes Cargo-Volumen (an)	Mio t	1,07	0,94	1,10	1,02	0,94
Cargo-Flüge (an)	Mio t	0,64	0,54	0,67	0,62	0,56
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (an)	Mio t	0,43	0,40	0,43	0,40	0,38
Abfliegendes Cargo-Volumen (ab)	Mio t	1,04	0,95	1,18	1,20	1,12
Cargo-Flüge (ab)	Mio t	0,58	0,50	0,68	0,69	0,64
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (ab)	Mio t	0,46	0,45	0,50	0,50	0,48

¹ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Antalya) dargestellt.

² Gewerblicher und nicht gewerblicher Verkehr (an + ab + Transit). Hinweis: Im Geschäftsbericht wird nur der gewerbliche Verkehr ausgewiesen.

³ Diese Daten konnten für den Flughafen Antalya nicht erhoben werden.

⁴ Eine Unterteilung des Cargo-Volumens nach Luftfracht und Luftpost war bei den Konzern-Flughäfen nicht möglich.

⁵ Erhebung erst ab 2011.

⁶ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

Aspekt: Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen

EC8 Gesellschaftliches Engagement



EC8 Gesellschaftliches Engagement	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport-Muttergesellschaft						
Gesellschaftliches Engagement¹	Mio €	8,0	8,7	8,8	8,6	8,1
Sponsoring ¹	Mio €	5,6	5,8	5,7	5,4	4,9
Umweltfonds	Mio €	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0
Spenden	Mio €	0,9	0,9	1,2	1,2	1,2

¹ Wert 2009 angepasst.



Umwelt

Der Konsolidierungskreis "Konzern" umfasst die Fraport-Muttergesellschaft, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt mit relevanten Umweltwirkungen und die wesentlichen Konzernflughäfen in Varna, Burgas, Lima, Antalya, Hahn (nur 2008).

Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

Durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validierte Kennzahlen sind farblich unterlegt.

Aspekt: Energie

EN3 Direkter Energieverbrauch



EN3 Direkter Energieverbrauch	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						
Eingekaufte direkte Energieträger	TJ	610,04	536,86	614,08	689,6	569,6
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	100	100	100	100	100
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ¹	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	5,9	5,7	5,4	5,9	5,3
Erdgas	TJ	30,0	14,5	13,9	13,6	11,1
Flüssiggas (LPG)	TJ	11,3	9,4	11,5	8,3	10,5
Flüssiggas (LNG) ²	TJ	4,3	18,8	25,1	136,2	20,2
Biogas	TJ	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Heizöl	TJ	114,1	78,4	98,2	97,3	96,1
Heizöl	Mio Liter	3,161	2,172	2,720	2,694	2,663

Diesel ³	TJ	424,8	393,6	439,6	409,4	405,4
Diesel ³	Mio Liter	11,932	11,055	12,349	11,500	11,386
Benzin ³	TJ	25,3	22,0	23,2	22,2	23,6
Benzin ³	Mio Liter	0,781	0,678	0,717	0,686	0,730
Kerosin (Jet A1)	TJ	0	0,25	2,56	2,56	2,64
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0	0,007	0,074	0,074	0,076
Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte direkte Energieträger	TJ	468,00	461,48	523,04	499,67	501,03
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	100	100	100	100	100
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ¹	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	6,3	6,6	6,9	6,4	6,4
Erdgas	TJ	8,6	8,2	8,4	7,7	7,5
Flüssiggas (LPG)	TJ	10,39	8,39	10,50	7,19	9,15
Biogas	TJ	0,20	0,20	0,20	0,0	0,0
Heizöl	TJ	62,2	62,7	85,8	84,04	84,17
Heizöl	Mio Liter	1,722	1,737	2,377	2,328	2,332
Diesel ^{3, 4}	TJ	369,4	363,0	395,5	378,3	376,2
Diesel ^{3, 4}	Mio Liter	10,375	10,196	11,109	10,626	10,567
Benzin ^{3, 4}	TJ	17,4	18,7	20,1	19,9	21,3
Benzin ^{3, 4}	Mio Liter	0,536	0,578	0,620	0,615	0,659
Kerosin (Jet A1)	TJ	0	0,25	2,56	2,56	2,64
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0	0,007	0,074	0,074	0,076

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

² Seit 2011 wird in Antalya in einem Blockheiz-Kraftwerk mit Flüssiggas Energie erzeugt. Im Jahr 2012 verringerte sich die eigenerzeugte Energie, zusätzlich wirkte sich die anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen aus.

³ Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf den Vorfeld und den Betriebsstraßen.

⁴ Der Kraftstoffverbrauch zur privaten Nutzung der Dienstwagen ist nicht berücksichtigt.

EN4 Indirekter Energieverbrauch



EN4 Indirekter Energieverbrauch	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						
Eingekaufte Energie ¹	TJ	2.578,2	2.618,0	2.843,5	2.558,1	2.677,2
Eingekaufte Energie ^{1, 2}	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	25,1	27,7	24,9	21,0	25,1
Strom ^{1, 3}	TJ	1.408,8	1.472,9	1.534,1	1.459,0	1.510,8
Strom ^{1, 3}	Mio kWh	391,3	409,1	426,2	405,3	419,7
Fernwärme ^{1, 3}	TJ	745,9	740,1	878,2	673,0	759,4

Fernwärme ^{1, 3}	Mio kWh	207,2	205,6	244,0	186,9	210,9
Fernkälte ^{1, 3}	TJ	423,5	405,3	431,2	426,1	407,0
Fernkälte ^{1, 2, 3}	Mio kWh	117,7	112,7	119,8	118,4	113,1
Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte Energie ^{1, 3}	TJ	2.248,4	2.305,1	2.509,8	2.271,7	2.400,6
Eingekaufte Energie ^{1, 2}	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	30,2	33,2	33,3	29,0	30,8
Strom ^{1, 3}	TJ	1.137,1	1.179,9	1.226,4	1.193,2	1.256,5
Strom ^{1, 3}	Mio kWh	315,9	327,8	340,7	331,5	349,0
davon erneuerbare Energieträger ³	%	24	25	19	24	24
davon nicht erneuerbare Energieträger ⁴	%	76	75	81	76	76
Fernwärme ^{1, 3}	TJ	711,8	719,9	852,2	652,3	737,2
Fernwärme ^{1, 3}	Mio kWh	197,7	200,0	236,7	181,2	204,8
Fernkälte ^{1, 3}	TJ	399,5	405,3	431,2	426,1	407,0
Fernkälte ^{1, 3}	Mio kWh	111,1	112,7	119,8	118,4	113,1

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹ Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

² Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

³ Der Anteil erneuerbarer Energien kann nur für die Fraport AG angegeben werden.

⁴ Für die adäquate Menge an CO₂-Emissionen wurden RECS-Zertifikate ("Renewable Energy Certificates System") aus Wasserkraft gekauft.

EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung



EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport-Muttergesellschaft ^{1, 2, 3}						
	Mio kWh	0	0,57	2,44	8,03	14,84

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 von verbesserten Verfahren, Austausch und Umrüstung von Anlagen und Ausrüstung sowie verändertem Mitarbeiterverhalten eingespart werden konnte.

Abdeckung im Textteil Seite 23ff. "Klimaschutz". Wert für 2012 vorläufig, weitere Einsparungen werden ermittelt.

³ Berechnete Werte

Aspekt: Wasser

EN8 Gesamtwasserentnahme



EN8 Gesamtwasserentnahme	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						

Gesamtwasserentnahme	Mio m ³	2,017	1,824	2,286	2,363	2,114
Gesamtwasserentnahme ¹	Liter pro Verkehrseinheit	19,6	19,3	20,0	19,4	19,8
Trinkwasser ²	Mio m ³	1,581	1,343	1,481	1,462	1,597
Brauchwasser ³	Mio m ³	0,436	0,480	0,805	0,901	0,516
Fraport-Muttergesellschaft						
Gesamtwasserentnahme ¹	Mio m ³	1,445	1,000	1,184	1,174	1,181
Gesamtwasserentnahme ²	Liter pro Verkehrseinheit	15,4	14,4	15,7	15,0	15,2
Trinkwasser ³	Mio m ³	0,988	0,833	0,905	0,884	0,951
Brauchwasser ⁴	Mio m ³	0,157	0,167	0,279	0,290	0,230

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹ Gesamtbezug Flughafen abzüglich Verbrauch Dritter am Standort Flughafen Frankfurt

² Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

³ Aus der kommunalen Wasserversorgung.

⁴ Das Brauchwasser wird aus Oberflächenwasser, Regenwasser und Grundwasser aufbereitet.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers



AO4 Qualität des Niederschlagswassers	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport AG						
Kohlenwasserstoffe ^{1, 3}	µg/l	0,1	0,2	0,3	0,1	0
Absetzbare Stoffe ^{1, 4}	mg/l	0,1	0,3	0,2	0,4	0,8
am Flughafen Varna						
Kohlenwasserstoffe ²	µg/l		-	-	<0.3	-
Absetzbare Stoffe ²	mg/l		-	-	19	-
am Flughafen Burgas						
Kohlenwasserstoffe ²	µg/l		-	-	<0.3	-
Absetzbare Stoffe ²	mg/l		-	-	19	-

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 12 Einzelproben, der für „Absetzbare Stoffe“ aus 11 Einzelproben ermittelt.

² Erhebung erfolgt erst ab 2011.

³ Bei 11 Proben der Kohlenwasserstoffe im Jahr 2012 lag der Wert bei <0,1 mg/l, bei einer Probe bei 0,1 mg/l.

⁴ Die erhöhten Werte stammen aus einer Probe von Februar 2012 mit abgestorbener Biomasse aus dem Niederschlagswassernetz selbst.

Aspekt: Biodiversität

EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert



EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem

Biodiversitätswert	Einheit	
Fraport-Muttergesellschaft		
Flughafen Frankfurt¹		
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	3.228,7
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Fünf Schutzgebiete im Sinne der FFH-Richtlinie
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	4.283
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Zwei Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie der EU

Konzern

Flughafen Lima		
Entfernung zum Flughafen	m	100
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Wanderfalken, Zugvögel wie Möwen, Eulen, u.a.
Flughafen Burgas¹		
Entfernung zum Flughafen	m	1.000
Landfläche	ha	1.074,5
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Atanasovsko Lake ist eine sog. "defensive area"

¹ Für die Erhebung sind die Betriebsstätten relevant, die sich in einem Schutzgebiet befinden, daran angrenzen oder geschützte Gebiete enthalten.

² Der Biodiversitätswert bestimmt sich durch das Qualitätsmerkmal des Schutzgebiets und dem gelisteten Schutzstatus.

Flächeninanspruchnahme	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport AG am Flughafen Frankfurt						
Eigentumsfläche ¹	ha	1.907	1.907	1.914	2.240	2.245
davon befestigt	ha	-	891	891	982	1.027
Flughafen Varna						
Eigentumsfläche ¹	ha	-	-	-	-	223
Flughafen Burgas						
Eigentumsfläche ¹	ha	-	-	-	-	253

¹ Zusammenhängende Eigentumsfläche.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

EN16 Treibhausgasemissionen



EN16 Treibhausgasemissionen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						
CO2-Emissionen ^{1, 2, 3}	1.000 t CO2	275,1	276,1	272,8	268,6	272,0
direkte CO2-Emissionen ^{1, 3}	1.000 t CO2	44,4	39,4	43,3	48,0	41,2
indirekte	1.000 t CO2	230,7	236,7	229,6	220,6	230,7

CO ₂ -Emissionen ^{2, 3}						
Klimaintensität der Verkehrsleistung ^{1, 2, 3, 4}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,68	2,92	2,39	2,21	2,55
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,43	0,42	0,38	0,39	0,39
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,25	2,50	2,01	1,81	2,17
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) ^{3, 5}	1.000 t CO ₂	133,2	133,2	144,1	149,5	154,7
Fraport-Muttergesellschaft						
CO ₂ -Emissionen ^{1, 2, 3}	1.000 t CO ₂	212,5	234,2	229,6	225,6	239,7
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3}	1.000 t CO ₂	34,4	33,9	38,5	36,5	36,9
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3}	1.000 t CO ₂	178,1	200,3	191,2	189,1	202,8
Klimaintensität der Verkehrsleistung ^{1, 2, 3, 4}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,86	3,37	3,04	2,88	3,08
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,46	0,49	0,51	0,47	0,47
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,40	2,88	2,53	2,41	2,60
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) ^{3, 5}	1.000 t CO ₂	133,2	133,2	144,1	149,5	154,7
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁶	t CO ₂	< 2	<2	<2	<2	<2

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

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 (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).

³ Änderung gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2010 analog Umwelterklärung 2011 (Änderung der Werte Fraport AG).

⁴ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

⁵ RECS-Zertifikate (www.recs.org).

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

EN17 Andere Treibhausgasemissionen



EN17 Andere Treibhausgasemissionen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport-Muttergesellschaft (Scope 3 nach GHG)						
Flugverkehr ¹	1.000 t CO ₂	902,3	863,5	895,8	939,4	961,4
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ^{2, 5}	1.000 t CO ₂	116,2	125,5	122,3	120,1	118,8
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3, 5}	1.000 t CO ₂	262,5	241,8	272,7	274,2	245,7
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴	1.000 t CO ₂	1,00	0,90	0,95	0,97	0,75
Energieverbrauch Dritter	1.000 t CO ₂	160,2	163,1	159,1	181,8	181,0

(Infrastruktur und Fahrzeuge)^{5, 7}

Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁶	t CO ₂ -Äquivalent	< 2	<2	<2	<2	<2
--	-------------------------------	-----	----	----	----	----

¹ Flugverkehr bis 914 m (LTO-Zyklus) aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen Frankfurt.

² An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte.

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

⁴ Beinhaltet Pkw, Bahn und Flug.

⁵ Aktualisierung für 2011

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

⁷ Vorläufig, da wenige Daten Dritter ausstehen und daher auf Basis einer Hochrechnung beruhen.

EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen



EN20 NO ₂ , SO ₂ und andere Luftemissionen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport-Muttergesellschaft						
Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka						
NO _x ¹	t	-	-	-	-	-
Benzol ¹	t	-	-	-	-	-
PM10 ¹	t	-	-	-	-	-

¹ Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka 264 t NO_x, 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.

EN21 Abwassereinleitung



EN21 Abwassereinleitung	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						
Schmutzwasser	Mio m ³	2,208	2,025	2,322	2,174	2,394
Schmutzwasser ¹	Liter pro Verkehrseinheit	21,5	21,4	20,4	17,9	22,5
Fraport-Muttergesellschaft						
Schmutzwasser ^{2, 3}	Mio m ³	1,548	1,351	1,590	1,581	1,897
Schmutzwasser ^{1, 3}	Liter pro Verkehrseinheit	20,8	19,4	21,1	20,2	24,3

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

² Schmutzwasser wird in der vollbiologischen Kläranlage der Fraport AG (11 Prozent im Jahr 2012) und den vollbiologischen Kläranlagen in Frankfurt-Niederrad (64 Prozent im Jahr 2012) und Frankfurt-Sindlingen (25 Prozent im Jahr 2012) behandelt. Durch die Separierung des mit Enteisungsmitteln versehenen Niederschlagswassers kommt es zum Anstieg der Schmutzwassermenge. Das mit den Enteisungsmitteln versehene Wasser wird seit 2012 über das Schmutzwasserkanalnetz zu den Kläranlagen geführt.

³ Schmutzwasser der Fraport AG und 580 weiteren Unternehmen am Flughafen Frankfurt.

EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode



EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						
Abfallaufkommen ^{1, 2}	1.000 t	32,62	33,91	36,09	38,25	35,51
Abfallaufkommen ^{2, 3}	kg pro Verkehrseinheit	0,32	0,36	0,32	0,31	0,33
gefährliche Abfälle ²	1.000 t	2,19	1,37	1,78	1,50	1,53
nicht gefährliche Abfälle ²	1.000 t	30,42	32,54	34,31	36,75	32,66
Verwertung	in % des Abfallaufkommens	66,9	62,5	63,9	63,4	69,6
Fraport-Muttergesellschaft						
Abfallaufkommen ²	1.000 t	24,11	22,27	23,54	23,97	24,63
Abfallaufkommen ^{2, 3, 4}	kg pro Verkehrseinheit	0,32	0,32	0,31	0,31	0,32
gefährliche Abfälle ²	1.000 t	1,97	1,24	1,78	1,33	1,36
nicht gefährliche Abfälle ²	1.000 t	22,15	21,02	21,76	22,67	23,27
Verwertung gesamt ^{2, 5}	1.000 t	20,02	19,04	19,83	19,94	20,90
Verwertungs-Quote gesamt ^{2, 6}	in % des Abfallaufkommens	83,0	85,5	84,3	83,1	84,9
Abfälle von internationalen Flügen	1.000 t	6,66	5,73	5,83	6,11	6,04

*Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹ 64 Prozent werden verwertet, detaillierte Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzern-Flughäfen darstellbar.

² Inkl. Übernahme von Dritten, ohne Boden und Bauschutt.

³ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

⁴ Korrektur gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2010

⁵ Nach Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, Anhang II B R 01, R 03, R 04, R 05, R 07, R 09, R 12, R 13 sowie freiwillige Rücknahmen (für Batterien, Lösemittel, Kaltreiniger, Kältemittel).

⁶ Definitions-Änderung aufgrund des neu am 01. Juni 2012 in Kraft getretenen Kreislaufwirtschaftsgesetzes – KrWG.

EN23 Wesentliche Freisetzungen



EN23 Wesentliche Freisetzungen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport-Muttergesellschaft¹						
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe						
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	566	483	482	640	674
Volumen der Freisetzungen	m ³	11,00	11,60	10,33	11,79	12,28
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	1,17	1,04	1,04	1,31	1,40
Auswirkungen ²		keine	keine	keine	keine	keine

¹ Freisetzungen vorwiegend durch Dritte.

² Keine Umweltgefährdung, da Freisetzung im Regelfall auf befestigten Flächen mit nachgeschalteten umfangreichen Sicherheitseinrichtungen. Freisetzungen auf unbefestigten Flächen sind sehr seltene Ausnahmen, sie werden unverzüglich saniert.

AO5 Luftqualität	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
am Flughafen Frankfurt						
NO ₂ ^{1, 2, 3, 4}	µg/m ³	49	45	45	46	46
SO ₂ ^{1, 2, 5}	µg/m ³	5	5	3	4	4
Feinstäube, PM ₁₀ ^{1, 2, 6}	µg/m ³	21	22	26	23	19
Benzol ^{1, 2, 7, 8}	µg/m ³	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8
am Flughafen in Lima						
NO ₂ ^{2, 9, 10}	µg/m ³	-	6,8	10,5	9,9	1,7
SO ₂ ⁹	µg/m ³	-	8,6	4,2	6,8	5,2
Feinstäube, PM ₁₀ ^{2, 9, 11}	µg/m ³	52,5	44,6	49,7	56,5	30,0
am Flughafen in Varna						
NO ₂ ^{9, 12}	µg/m ³	-	-	77,0	56,0	-
SO ₂ ^{9, 12}	µg/m ³	-	-	0,0	0,0	-
am Flughafen in Burgas						
NO ₂ ^{9, 12}	µg/m ³	-	-	92,0	95,0	-
SO ₂ ^{9, 12}	µg/m ³	-	-	20,3	20,5	-

¹ Jahresmittel der Messwerte an der Station SOMMI1, die sich auf dem Flughafengelände befindet. Diese Werte stellen das Gesamtergebnis aller Emissionen unterschiedlicher Quellgruppen dar, d.h. 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 zirka 10 Prozent und 30 Prozent.

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

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

⁴ Werte aus dem Jahr 2010 korrigiert gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2010.

⁵ SO₂ nach TA Luft 2002 (sonst kein Jahresmittel definiert): 50 µg/m³

⁶ Feinstaub, PM₁₀ nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³

⁷ Benzol nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 5 mg/m³

⁸ Wert aus dem Jahr 2009 wegen zu geringer Datenbasis nur zur Orientierung.

⁹ Jahresmittelwerte an den jeweiligen Flughäfen Lima; Varna und Burgas. Diese Werte stellen eine Summe von unterschiedlichen Emittenten dar und beinhalten neben den Emissionen des Flughafens auch die von Dritten (Kfz-Verkehr, Industrie- und Gewerbe, Hausbrand). In Antalya werden lediglich Terminals betrieben, die Verantwortung durch den Flugbetrieb liegt nicht bei der Fraport-Konzern-Tochter.

¹⁰ NO₂ nach dem peruanischen DECRETO SUPREMO N° 074-2001-PCM REGLAMENTO DE ESTANDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL DEL AIRE: 100 µg/m³

¹¹ PM 10 nach dem peruanischen DECRETO SUPREMO N° 074-2001-PCM REGLAMENTO DE ESTANDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL DEL AIRE: 50 µg/m³

¹² Erhebung erfolgt erst ab 2010.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012*
Konzern						
Flächenenteisungsmittel ¹	m ³	1.085	3.350	3.364	4.266	2.238
Carbamide ¹	t	16	50	121	84	43

Flugzeugenteisungsmittel, gesamt (Typ I, II, IV) ¹	m ³ Wirkstoff	951	1.229	4.511	900	980
Safewing-de-icing fluid Type II. ^{1, 2}	m ³ Wirkstoff	8	14	32	8	4
Flugzeugenteisungsmittel, Typ I (Aircraft Deicing/Anti-icing Fluid mit 80% Propylenglykol-Anteil) ^{1, 3, 4}	m ³ aktives Mittel	-	-	-	485	522
Flugzeugenteisungsmittel Typ IV (Aircraft Deicing/Anti-icing Fluid mit 50% Propylenglykol-Anteil) ^{1, 3, 4}	m ³ aktives Mittel	-	-	-	1.008	1.122
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug ^{3, 4}	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug	0,196	0,178	0,270	0,192	0,295
Fraport-Muttergesellschaft						
Flächenenteisungsmittel	m ³	1.085	3.271	3.307	4.246	2.233

* Ab 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Konsolidierung von Finanz- und Personalzahlen, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹ Die Mengen werden für die jeweiligen Winter angegeben. Die Winter werden einem Kalenderjahr zugeschlagen, zum Beispiel 2010/2011 dem Jahr 2011. Ab 2012 werden die Werte vom 01.01. bis 31.12. eines jeden Jahres angegeben.

² Flughäfen Varna und Burgas

³ N*ICE am Flughafen Frankfurt

⁴ Anstieg des Jahreswertes 2012 ist witterungsbedingt, der Zeitraum 9. bis 15. Dezember war sehr schneereich, starke Schneefälle erfordern mehr Enteisungsmittel pro Flugzeug (mehrmalige Enteisung).

⁵ Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat auf den Flugbetriebsflächen.

Aspekt: Transport

EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr

EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Mitarbeiterverkehr						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ¹	Anteil in %	37,4	33,0	33,0	34,7	42,3
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹	Anteil in %	15,1	16,6	17,3	16,4	15,4
Passagierverkehr						
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ^{1, 2}	Anteil in %	39,8	63,3	65,7	67,7	68,1
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterverkehr ³						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ¹	Anteil in %	42,9	31,2	31,0	31,8	41,2

Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹	Anteil in %	11,0	14,3	15,5	15,4	14,6
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt ³						
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹	Anteil in %	36,4	37,4	39,2	40,9	41,6

¹ Die Werte basieren auf einer Umfrage.

² Werte 2009 bis 2011 korrigiert.

³ Die wesentlichen Umweltwirkungen sind unter EN17 "Andere Treibhausgasemissionen" dargestellt.

A07 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten



A07: Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten*	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Flughafen Frankfurt						
Anzahl Einwohner in der Kontur Ldn = 60 dB(A) ^{1, 2, 7}	Anzahl	26.790	23.296	25.182	24.632	12.094
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-	-13%	8%	-2%	-51%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 60 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 3, 7}	Anzahl	8.058	5.997	7.535	6.980	3.920
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-	-26%	26%	-7%	-44%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 55 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 4, 5, 7}	Anzahl	104.626	93.008	97.954	103.001	98.014
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-	-11%	5%	5%	-5%
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) ^{1, 6, 7}	Anzahl	125.073	108.514	16.715	107.189	86.315
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-	-13%	8%	-4%	-19%

*Bevölkerungsdatenbasis DDS. Erhebungsstand dieser Daten für alle Auswertungen 2008.

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)“. Alle Szenarien wurden auf Basis der zehn Jahre 2000 bis 2009 ermittelten langjährigen mittleren Betriebsrichtungsverteilung standardisiert. Der für die prognostische Schutzzonenberechnung nach Fluglärmgesetz entwickelten und in AzB und AzD beschriebene Sigma-Zuschlag wurde nicht angewandt.

² Bei dem Bewertungsmaß Ldn (Level day/night) handelt es sich um einen 24h-Dauerschallpegel in dB(A), bei dem die

während der Nachtzeit auftretenden Schallereignisse mit einem Zuschlag von 10 dB belegt werden. Der Ldn ermöglicht es, Belastungsänderungen von Jahr zu Jahr anhand nur eines Kriteriums zu dokumentieren.

³ Das Kriterium Leq, Tag = 60 dB(A) orientiert sich an der Definition der Tagschutzzone 1 nach Fluglärmschutzgesetz.

⁴ Das Kriterium Leq, Tag = 55 dB(A) orientiert sich an der Definition der Tagschutzzone 2 nach Fluglärmschutzgesetz.

⁵ 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.

⁶ 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 Fluglärmschutzgesetz.

⁷ Wert für 2011 aus technischen Gründen aktualisiert.

AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen



AO9: Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Flughafen Frankfurt^{1, 2, 6}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	3,17	3,42	3,11	1,96	2,50
Flughafen Lima³	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0,61	0,29	0,41	0,22	0,88
Flughafen Varna^{3, 4}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	-	-	0	1,78	7,45
Flughafen Burgas^{3, 4}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	-	-	4,42	2,60	3,71
Flughafen Antalya⁵		-	-	-	-	-

¹ Vogelschlagrate (Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen): Alle Zwischenfälle mit Vögeln auf dem Flughafen Frankfurt Main und im angrenzenden Umfeld bei Flugzeugen mit deutscher Registration. Die Vogelschlagrate wird auf die Gesamtflugbewegungen am Flughafen Frankfurt übertragen. Die Meldung eines jeweiligen Vogelschlags erfolgt vom Piloten an den Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL e.V.). Der DAVVL übermittelt jährlich eine Zusammenstellung aller Vogelschläge an den jeweiligen Flughafenbetreiber. Die Berechnung der Vogelschlagrate nimmt der Flughafenbetreiber vor, hier die Fraport AG.

² Daten für 2012 vorläufig, übermittelt der DAVVL e.V. im Juni 2013.

³ Vogelschlagrate: Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen.

⁴ Erhebung erfolgt seit 2010.

⁵ In Antalya werden zwei Terminals betrieben, der Flugbetrieb liegt in anderer Verantwortung, daher unterliegt die Prävention des Vogelschlags in Antalya nicht in Verantwortung des Fraport-Konzerns.

⁶ Vorläufig



Personal

Sämtliche Angaben beziehen sich auf Jahresendbestände zum 31. Dezember.

Im Jahresdurchschnitt (nach IFRS) beschäftigte der Fraport-Konzern im Jahr 2012 20.963 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Stammbeschäftigte und Aushilfen).

Aspekt: Beschäftigung

LA1 Gesamtbelegschaft



LA1 Gesamtbelegschaft	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Beschäftigte ^{1, 2, 9}	Anzahl Personen	-	20.488	20.905	21.445	22.276
davon Männer ^{7, 9}	Anzahl Personen	-	-	16.051	16.443	17.070
davon Frauen ^{7, 9}	Anzahl Personen	-	-	4.854	5.002	5.206
Stammbeschäftigte ^{2, 3, 9}	Anzahl Personen	-	18.552	18.888	19.479	20.186
Auszubildende ^{2, 9}	Anzahl Personen	-	321	334	343	381
Aushilfen ^{2, 4, 9}	Anzahl Personen	-	820	851	771	753
Freigestellte ^{2, 9}	Anzahl Personen	-	795	832	853	957
Aviation ⁶	nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	6.674	6.337	6.074	6.088	6.298
Ground Handling ⁶	nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	8.443	8.254	8.564	8.899	8.924
Retail & Real Estate ⁶	nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	594	603	606	596	629
External Activities & Services ⁶	nach IFRS (Stammbeschäftigte)	7.368	4.776	4.548	5.012	5.112

	u. Aushilfen im Jahresmittel)					
Regionale Verteilung						
Europa	in % der Beschäftigten	95,0	95,7	94,9	94,9	95,9
Deutschland	in % der Beschäftigten	90,4	91,2	90,2	91,6	92,7
Restliches Europa	in % der Beschäftigten	4,6	4,5	4,7	3,3	3,2
Asien	in % der Beschäftigten	2,8	1,9	2,2	2,2	1,1
Amerika	in % der Beschäftigten	2,2	2,4	2,8	2,9	3,0
Teilzeitanstellung ^{2, 5, 9}	in % der Beschäftigten	-	14,0	11,2	10,4	11,9
Befristete Arbeitsverträge ^{2, 9}	in % der Beschäftigten	-	12,4	16,7	19,7	17,3
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte ¹	Anzahl Personen	12.363	12.083	11.967	12.217	12.134
davon Männer	Anzahl Personen	10.033	9.824	9.722	9.874	9.781
davon Frauen	Anzahl Personen	2.330	2.259	2.245	2.343	2.353
Stammbeschäftigte ³	Anzahl Personen	10.722	10.519	10.446	10.778	10.525
davon Männer	Anzahl Personen	8.867	8.694	8.645	8.904	8.675
davon Frauen	Anzahl Personen	1.855	1.825	1.801	1.874	1.850
Auszubildende	Anzahl Personen	329	316	331	338	374
davon Männer	Anzahl Personen	231	229	243	238	257
davon Frauen	Anzahl Personen	98	87	88	100	117
Aushilfen ⁴	Anzahl Personen	750	681	618	537	551
davon Männer	Anzahl Personen	559	514	455	336	345
davon Frauen	Anzahl Personen	191	167	163	201	206
Freigestellte	Anzahl Personen	562	567	572	564	684
davon Männer	Anzahl Personen	376	387	379	396	504
davon Frauen	Anzahl Personen	186	180	193	168	180
Aviation	Anzahl Personen	3.378	3.313	3.285	3.168	2.917
Ground Handling	Anzahl Personen	6.604	6.389	6.259	6.227	6.251
Retail & Real Estate ¹⁰	Anzahl Personen	644	652	651	655	697
External Activities & Services	Anzahl Personen	1.737	1.729	1.772	2.167	2.269
Teilzeitanstellung ⁵	in % der Beschäftigten	13,3	16,2	15,5	14,5	14,2
davon Männer	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	6,6	9,1	8,4	7,5	7,1
davon Frauen	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	6,7	7,1	7,1	7,0	7,1
Befristete Arbeitsverträge ²	in % der Beschäftigten	-	9,9	9,2	8,1	8,2

davon Männer ⁸	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	-	-	-	66,9	65,0
davon Frauen ⁸	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	-	-	-	33,1	35,0

¹ Beschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen (siehe 4) + Auszubildende + Freigestellte.

² Erhebung erst ab 2009.

³ Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (siehe 4), Freigestellte und Auszubildende.

⁴ Aushilfen = Schüler(innen), Student(inn)en, Praktikant(inn)en, Diplomand(inn)en, geringfügig Beschäftigte und Trainees.

⁵ Inklusive Altersteilzeit.

⁶ Anpassung der Berichtsdaten 2009 an Umstrukturierungsmaßnahmen.

⁷ Erhebung erst ab 2010.

⁸ Erhebung erst ab 2011.

⁹ Vorjahreswerte (2010 und 2011) angepasst.

¹⁰ Wert 2010 angepasst.

LA2 Mitarbeiterfluktuation



LA2 Mitarbeiterfluktuation	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern⁶						
Mitarbeiterfluktuation gesamt						
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten ¹	-	1.945	1.869	2.180	2.187
	in % der Stamm- beschäftigten ^{1, 2, 7}	-	10,4	9,9	11,2	10,8
Einstellungen	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten	-	-	2.290	3.056	3.042
	in % der Stammbeschäftigten	-	-	12,1	15,7	15,1
Austrittsgründe ¹						
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	846	627	1.037	816
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	283	365	389	347
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	68	53	65	69
Andere Gründe ³	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	748	824	689	955
Fluktuation nach Geschlecht ¹						
Austritte						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	1.373	1.433	1.670	1.682
	in % der	-	70,6	76,7	76,6	76,9

	ausgetretenen Stammbeschäftigten					
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	572	436	510	505
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	29,4	23,3	23,4	23,1
Einstellungen ⁴						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	1.903	2.431	2.344
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	-	-	83,1	79,5	77,1
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	387	625	698
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	-	-	16,9	20,5	22,9
Fluktuation nach Alter^{1, 6}						
Austritte						
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	1.023	894	945	820
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	52,6	47,8	43,3	37,5
Altersgruppe 31-50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	724	789	1.029	1.095
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	37,2	42,2	47,2	50,1
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	198	186	206	272
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	10,2	10,0	9,4	12,4
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterfluktuation gesamt						
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	263	209	196	220	399
	in % der Stammbeschäftigten ²	2,5	2,0	1,9	2,0	3,8
Einstellungen	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten ⁵	-	-	213	586	299
	in % der Stammbeschäftigten	-	-	2,0	5,4	2,8
Austrittsgründe						
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	91	49	33	45	69
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den	11	8	15	11	9

	Stammbeschäftigten					
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	41	32	27	34	36
Andere Gründe ^{1, 3}	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	120	120	121	130	285
Fluktuation nach Geschlecht¹						
Austritte						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	168	165	177	327
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	80,4	84,2	80,5	82,0
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	41	31	43	72
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	19,6	15,8	19,5	18,0
Einstellungen ⁴						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	190	494	248
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	-	-	89,2	84,3	82,9
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	23	92	51
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	-	-	10,8	15,7	17,1
Fluktuation nach Alter						
Austritte ^{1, 5, 8}						
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	41	57	61	85
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	19,6	29,1	27,7	21,3
Altersgruppe 31-50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	99	76	85	210
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	47,4	38,8	38,6	52,6
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	69	63	74	104
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	-	33,0	32,1	33,6	26,1

¹ Erhebung erst ab 2009.

² Geänderte Berechnungsgrundlage gegenüber Bericht 2009.

³ Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

⁴ Erhebung erst ab 2010.

⁵ Erhebung erst ab 2011.

⁶ Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist derzeit nicht möglich, wird aber mittelfristig angestrebt.

⁷ Wert 2009 angepasst.

⁸ Wert 2010 angepasst.

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit



LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Fraport-Muttergesellschaft^{1, 2}						
Anzahl der Beschäftigten, die Anspruch auf Elternzeit besitzen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	10.446	10.778	10.525
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	8.645	8.904	8.675
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	1.801	1.874	1.850
Anzahl der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	-	217	207
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	-	72	89
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	-	145	118
Anzahl der Beschäftigten, die nach dem Ende der Elternzeit zurückgekehrt sind	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	-	114	147
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	-	63	95
	Anteil in % der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	-	-	-	55,3	64,6
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	-	51	52
	Anteil in % der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	-	-	-	44,7	35,4

¹ Erhebung erst ab 2011.

² Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aufgrund unterschiedlicher Gesetzgebungen nicht möglich.

³ Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport AG beschäftigt waren, ist nicht möglich.

Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis

LA4 Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen



LA4 Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
Beschäftigte mit	in % der	-	95	95	95	95

Kollektivvereinbarung ^{1, 2}	Beschäftigten					
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung	in % der Beschäftigten	100	100	100	100	100

¹ Erhebung erst ab 2009.

² Wert 2009 angepasst.

Aspekt: Arbeitsschutz

LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen



LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutz-ausschüssen	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern						
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte ¹	in % der Beschäftigten	-	100	100	100	100
Fraport-Muttergesellschaft						
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten	100	100	100	100	100

¹ Erhebung erst ab 2009.

LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten



LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern^{1, 7, 8}						
Unfälle ^{2, 11}	Anzahl	-	1.362	1.601	1.475	1.445
1.000-Mann-Quote ^{2, 3, 4}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	-	24,1	31,7	29,3	30,0
mit Todesfolge	Anzahl	-	0	0	0	0
meldepflichtig ^{3, 11}	Anzahl	-	513	669	643	666
Ausfalltage ^{3, 5, 11}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	-	7.543	11.821	9.187	10.152
Krankenquote ^{6, 11}	Abwesenheit in %	-	4,2	6,4	6,1	6,5
krankheitsbedingt ^{6, 11}	Abwesenheit in %	-	4,1	6,2	6,0	6,4
arbeitsunfallbedingt ^{6, 11} (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle)	Abwesenheit in %	-	0,1	0,2	0,1	0,1
Berufskrankheiten ¹⁰	Anzahl anerkannte Fälle	-	4	1	0	3
Fraport-Muttergesellschaft^{7, 8,}						
Unfälle ²	Anzahl	846	723	863	736	745

1.000-Mann-Quote ^{2, 3, 4}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	26,7	24,8	30,2	24,2	26,6
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	0	0	0
meldepflichtig ³	Anzahl	330	301	361	292	325
Ausfalltage ^{3, 5}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	5.634	4.991	7.960	4.763	5.788
Krankenquote ⁶	Abwesenheit in %	5,49	6,23	6,49	6,45	6,46
krankheitsbedingt ⁶	Abwesenheit in %	5,28	6,05	6,19	6,27	6,25
Arbeitsunfallbedingt ⁶ (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle)	Abwesenheit in %	0,21	0,18	0,30	0,18	0,21
Berufskrankheiten ¹⁰	Anzahl anerkannte Fälle	0	0	1	0	3

¹ Erhebung erst ab 2009.

² Bagatellverletzungen (Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen) sind nicht enthalten.

³ Meldepflichtig = als meldepflichtig gilt ein Arbeitsunfall mit mehr als drei Ausfalltagen.

⁴ Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand. Der durchschnittliche Personalstand ergibt sich aus den addierten monatlichen Gesamtbeschäftigten, dividiert durch die Anzahl der Monate.

⁵ Ausfalltage = geplante Arbeitstage.

⁶ Bezogen auf die Sollarbeitsstunden.

⁷ Eine Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen ist für Fraport derzeit aus technischen Gründen nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

⁸ Die Berufskrankheiten und Abwesenheiten umfassen die Gesamtbelegschaft, jedoch nicht selbstständige Auftragnehmer, da die Daten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht erhoben werden.

⁹ Eine Untergliederung der Unfall- und Ausfalltage ist für Fraport nicht relevant. Der größte Teil der Arbeitsunfälle findet im operativen Bereich statt, wo hauptsächlich Männer tätig sind. Eine Auswertung würde demnach größtenteils Männer aufweisen.

¹⁰ Die Berufskrankheiten im Jahr 2012 sind nachträglich anerkannte Krankheiten aus dem Jahr 2011.

¹¹ Vorjahreswerte (2010 und 2011) angepasst.

Aspekt: Aus- und Weiterbildung

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte



LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern^{1, 4, 5}						
Auszubildende	Anzahl Personen	-	321	336	343	381
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomanden/Trainees/Schüleraushilfen	Anzahl Personen	-	710	723	779	753
Weiterbildung ^{2, 3, 6}	Tage je Beschäftigte	-	4,09	4,36	5,01	5,74
Fraport-Muttergesellschaft⁵						
Auszubildende	Anzahl Personen	329	316	331	338	374
Männer	in % der Auszubildenden	70,2	72,5	73,4	70,4	68,7

Frauen	in % der Auszubildenden	29,8	27,5	26,6	29,6	31,3
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomanden/Trainees/Schüleraushilfen	Anzahl Personen	738	679	616	537	551
Weiterbildung ^{2, 3, 6}	Tage je Stammbeschäftigten	2,90	2,90	2,70	3,30	4,80

¹ Erhebung erst ab 2009.

² Ohne Auszubildende.

³ 7 h = 1 Tag.

⁴ Eine Untergliederung der Konzern-Kennzahlen nach Geschlecht ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

⁵ Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

⁶ Eine Angabe der Weiterbildungszeit nach Geschlecht kann derzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung



LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Konzern^{1, 2, 3}						
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	-	-	11.679	12.390	12.081
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	-	-	61,8	63,6	59,8
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	10.722	10.519	10.446	10.778	10.525
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	100	100	100	100	100
Männer	in % der Stammbeschäftigten	82,7	82,7	82,8	82,6	82,4
Frauen	in % der Stammbeschäftigten	17,3	17,3	17,2	17,4	17,6

¹ Erhebung erst ab 2010.

² Eine Erhebung der Konzern-Kennzahlen nach Geschlecht ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

³ Vorjahreswerte (2010 und 2011) angepasst.

Aspekt: Diversity

LA13 Zusammensetzung Beschäftigte



LA13 Zusammensetzung Beschäftigte	Einheit	2008	2009	2010	2011	2012
Diversity						
Konzern^{1, 8}						

Durchschnittsalter	Jahre	-	40,5	40,2	40,8	41,2
bis 30 Jahre	Anzahl Personen ¹¹	-	3.899	4.569	4.475	4.504
	in % der Beschäftigten ¹¹	-	20,9	21,9	20,9	20,2
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen ¹¹	-	11.280	12.477	12.703	13.006
	in % der Beschäftigten ¹¹	-	60,4	59,7	59,2	58,4
über 50 Jahre	Anzahl Personen ¹¹	-	3.500	3.859	4.267	4.766
	in % der Beschäftigten ¹¹	-	18,7	18,5	19,9	21,4
Fraport-Muttergesellschaft						
Durchschnittsalter	Jahre	42,3	42,8	42,7	43,4	43,2
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	1.965	1.819	1.774	1.880	1.898
	in % der Beschäftigten	15,9	15,1	14,8	15,4	15,6
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen	7.827	7.588	7.386	7.386	7.093
	in % der Beschäftigten	63,3	62,8	61,7	60,5	58,5
über 50 Jahre	Anzahl Personen	2.571	2.676	2.807	2.951	3.143
	in % der Beschäftigten	20,8	22,1	23,5	24,2	25,9
Konzern^{1, 3}						
Ausländische Beschäftigte	Anzahl	-	3.826	4.186	4.379	4.484
	in % der Beschäftigten	-	20,5	20,0	20,4	20,1
Fraport-Muttergesellschaft						
Ausländische Beschäftigte	Anzahl	2.043	1.983	1.914	1.927	1.927
	in % der Beschäftigten	16,5	16,4	16,0	15,8	15,9
Anteil Führungskräfte ¹⁰	in % der Beschäftigten	-	-	-	-	0,1
Anteil Nicht-Führungskräfte	in % der Beschäftigten	-	-	-	-	15,8
Konzern¹						
Schwerbehinderte	Anzahl ⁴	-	1.297	1.392	1.460	1.549
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze ⁵	-	6,6	7,0	7,2	7,3
Fraport-Muttergesellschaft						
Schwerbehinderte	Anzahl ⁴	1.063	1.127	1.192	1.224	1.263
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze ⁵	9,3	10,0	10,7	10,7	11,3
Konzern^{9, 11}						
Gender						
Frauen	in % der Beschäftigten ¹	-	23,0	23,2	23,3	23,4

Männer	in % der Beschäftigten ¹	-	77,0	76,8	76,7	76,6
Frauen in Führungspositionen	in % der Führungskräfte ^{1, 6}	-	25,8	28,7	31,4	29,6
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1 ^{2, 6}	-	-	20,0	16,7	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2 ^{2, 6}	-	-	21,2	26,5	27,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3 ^{2, 6}	-	-	29,7	31,1	28,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4 ^{2, 6}	-	-	24,8	22,6	23,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5 ^{2, 6}	-	-	36,9	46,1	40,8
Fraport-Muttergesellschaft						
Gender						
Frauen	in % der Beschäftigten	18,8	18,7	18,8	19,2	19,4
Männer	in % der Beschäftigten	81,2	81,3	81,2	80,8	80,6
Frauen in Führungspositionen	in % der Führungskräfte ⁶	17,8	17,6	20,5	21,5	20,5
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1 ¹	-	0,0	20,0	16,7	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2 ¹	-	16,1	13,3	22,6	24,1
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3 ¹	-	18,1	24,2	24,1	21,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4 ¹	-	18,7	19,4	18,9	20,0
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5 ¹	-	14,8	14,3	20,0	12,5
Personen in leitenden Organen	Anzahl Personen in leitenden Organen (gesamt) ^{2, 7}	-	-	24,0	24,0	24,0
davon Frauen	in % der Personen in leitenden Organen ^{2,7}	-	-	12,5	20,8	12,5
bis 30 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen ^{2,7}	-	-	0,0	0,0	0,0
31 bis 50 Jahre	in % der Personen in leitenden	-	-	25,0	16,7	16,7

	Organen ^{2,7}					
über 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen ^{2,7}	-	-	75,0	83,3	83,3

¹ Erhebung erst ab 2009.

² Erhebung erst ab 2010.

³ In Deutschland.

⁴ Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

⁵ Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte – Schüler(innen) – Student(inn)en – Auszubildende.

⁶ Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5. Der Begriff Führungsebene (bzw. Ebene 1 bis 5) bezieht sich ausschließlich auf Führungskräfte einer Organisationseinheit, das heißt Personen, denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter disziplinarisch und fachlich unterstellt sind (1. Führungsebene: Geschäfts- /Servicebereichsleiter(in), 2. Führungsebene: Bereichsleiter(in)/Zentralbereichsleiter(in), 3. – 5. Führungsebene: Leiter(in)).

⁷ Leitende Organe = Die Gremien oder Vorstände, die für die strategische Ausrichtung der Organisation, die effiziente Aufsicht über die Geschäftsführung und die Haftung des Managements gegenüber der Organisation und seinen Stakeholdern verantwortlich zeichnen.

⁸ Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

⁹ Eine Angabe der Personen in leitenden Organen untergliedert nach Geschlecht und Altersgruppen ist noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen.

¹⁰ Erhebung erst ab 2012.

¹¹ Vorjahreswerte (2010 und 2011) angepasst.

Weitere Kennzahlen

Zahlenangaben zu den Bewegungen im Fernbahnhof, Regionalbahnhof, Straße



	2010	2011	2012
Pkw und Mietwagen	42	41	37
Taxi und Zubringerdienste*	20	22	23
Bus und S-Bahn	14	14	16
ICE und andere Fernzüge	22	21	22
Sonstige (inkl. Holiday-Parking)	2	2	2

Alle Angaben in %

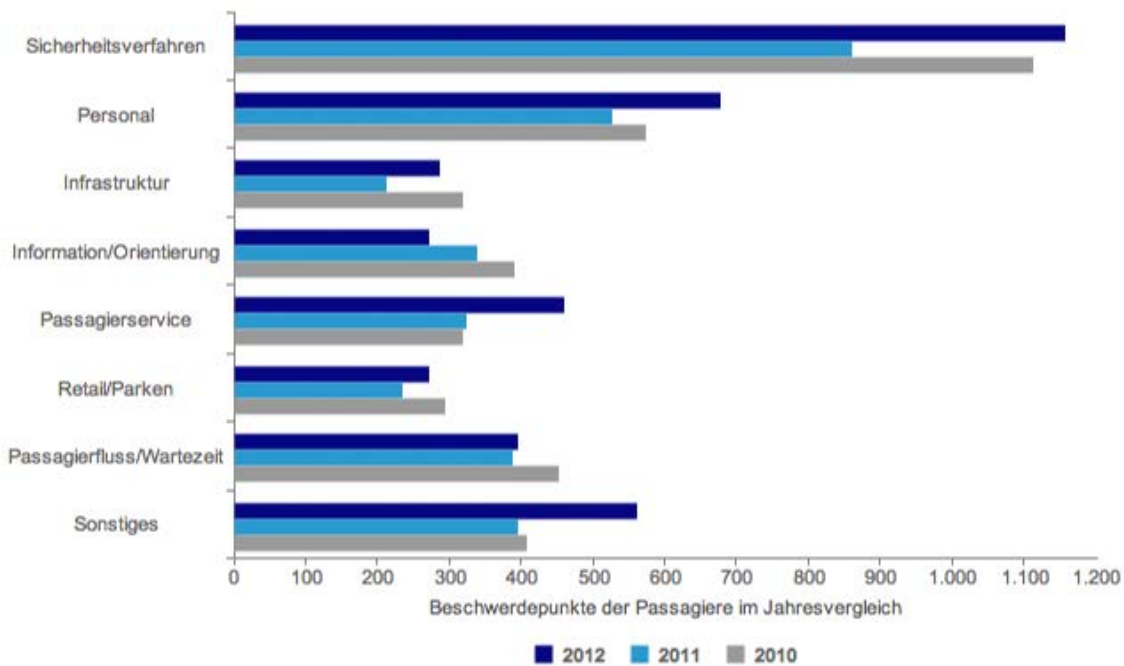
*Shuttle-Dienst von Hotels, Reisebüros, Taxiunternehmen etc.

Passagierzufriedenheit



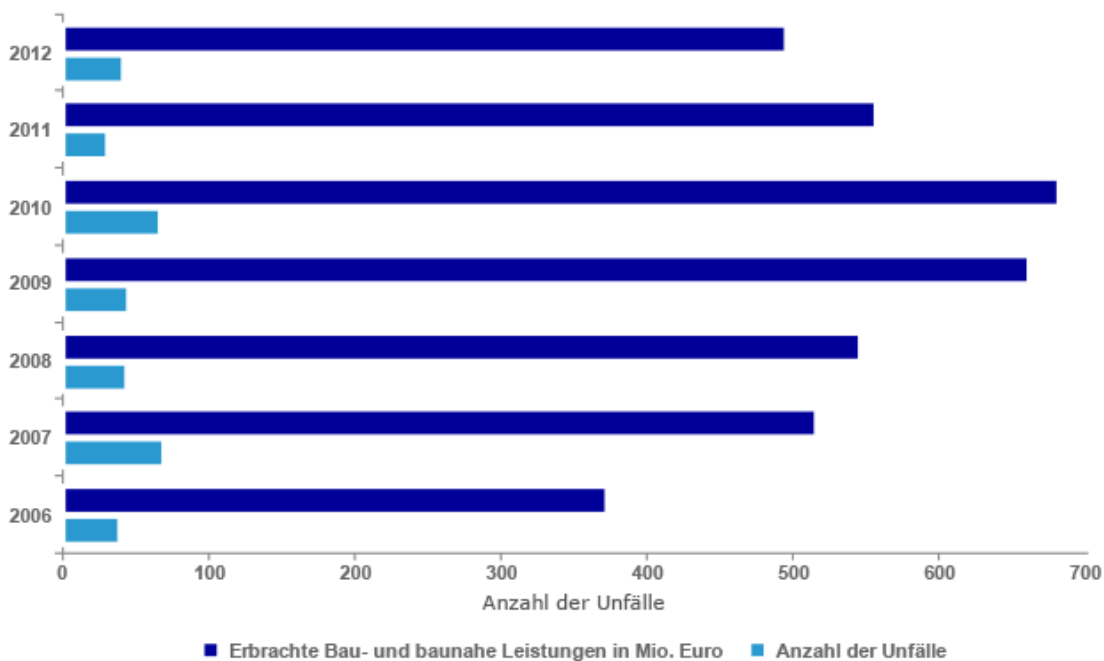
	Jahr	Ziel	Zielerreichung
Globalzufriedenheit	2010	73%	70%
	2011	73%	77%
	2012	74%	80%
Einfachheit Umsteigevorgang	2010	59%	57%
	2011	62%	68%
	2012	64%	76%
Kundenzufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter			
Luftsicherheit	2010	76%	73%
	2011	80%	76%
	2012	80%	78%
Passkontrolle (Abflug)	2010	78%	72%
	2011	80%	75%
	2012	80%	76%
Kundenzufriedenheit mit der Wartezeit			
Luftsicherheit	2010	72%	67%
	2011	72%	74%
	2012	72%	82%
Passkontrolle (Abflug)	2010	84%	76%
	2011	80%	82%
	2012	82%	89%

Beschwerdepunkte der Passagiere



Anzahl der Unfälle externer Beschäftigter auf dem Fraport-Gelände

Anzahl der Unfälle externer Beschäftigter auf dem Fraport-Gelände



Hinweis:

Die Grafik zeigt die Anzahl der Unfälle in Relation zu den erbrachten Bau- und baunahen Leistungen (angegeben in Mio. Euro). Erfasst werden grundsätzlich alle Ereignisse, bei denen Beschäftigte von Fremdfirmen auf dem Gelände der Fraport AG verletzt werden. Die Statistik erfasst auch solche Vorfälle, die nicht der klassischen Definition eines

Arbeitsunfalls (Ausfalltage > 3 Arbeitstage) entsprechen, sondern bei denen der betroffene Beschäftigte selbstständig die Klinik aufgesucht hat und nach einer ärztlichen Versorgung wieder an die Arbeitsstelle zurückgekehrt ist.

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Nachhaltigkeitsprogramm



Nachhaltigkeitsprogramm

Präambel

Ziel des Fraport Nachhaltigkeitsprogramms 2012 ist es, die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns abzubilden. Das Programm wurde im Vergleich zum Vorjahr gestrafft und mit Fokus auf Verbesserungspotenziale präzisiert. "Fortlaufende" Ziele werden künftig im Wesentlichen samt den entsprechenden Aktivitäten im Berichtsteil erläutert.

Das Programm enthält die gesetzten Ziele, deren Laufzeiten, die ergriffenen Maßnahmen zur Zielerreichung und – bei mehrjährigen Ziellaufzeiten – den jeweils aktuellen Status. Dies dient dem Sustainability Board zur Kontrolle und Steuerung.

Nachhaltigkeitsmanagement

Compliance/Governance



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Konzernweite Implementierung eines integrierten Risiko- und Compliance-Managementsystems	2012/13	Festlegung strategischer Ziele und Prioritäten für die Implementierung	Verabschiedung Compliance Management System und Geschäftsordnung Compliance Board Mitte März 2013. Konzept zur Ausrollung Integriertes Risiko- und Compliancemanagementsystem einschließlich Internes Kontrollsystem für Konzerngesellschaften liegt vor. Fortführung Relevanzanalyse für Compliance im 2. Quartal 2013. Weiterentwicklung Risikomanagementsystem im 2. und 3. Quartal 2013
		Konzeption und Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen und Abstimmung des Schulungskonzeptes für die Beteiligungen	Kick-off mit inländischen Gesellschaften in März 2013, große Mehrheitsbeteiligungen im Ausland folgen
Konzernweite Beachtung des Fraport-Verhaltenskodexes durch die Beschäftigten sicherstellen	2012/13	Sensibilisierung und Schulung des Fraport-Personals durch E-Learning und Präsenzveranstaltungen; sukzessive Einführung im gesamten Konzern	Start der Schulungsmodule „wertebasierte Compliance“ und „Vertrauenskultur“ im Februar 2013. Modul Integriertes Kontrollsystem folgt im Mai 2013, Modul Verhaltenskodex im Mai 2013.
		Entwicklung und Kommunikation eines Regelwerks zur praktischen Umsetzung des neuen Kodex	Erarbeitung einer Implementierungsstrategie bis März 2013, Ausrollung in den Beteiligungen bis 2014
Verankerung von Nachhaltigkeit in den Unternehmensprozessen	2015	Organisatorische Integration des Nachhaltigkeitsmanagements in den Zentralbereich Unternehmensentwicklung	Erfolgt im Oktober 2012
		Aufbau integrierter Berichterstattungsprozesse prüfen	Projektgruppe startet 2013
		Regelmäßige Sitzungen des	Zwei Sitzungen im Jahr 2012

Regelmäßige Sitzungen des Sustainability Boards unter Leitung des Vorstandsvorsitzenden

Zwei Sitzungen im Jahr 2012

Beschaffung



<i>Ziel</i>	<i>Laufzeit</i>	<i>Maßnahme</i>	<i>Status</i>
Einführung des Fraport-Lieferantenkodexes	2012-2014	Veröffentlichung und Kommunikation des Lieferantenkodexes	Erfolgt im Februar 2013
		Konzernweite Implementierung im Lieferantenmanagement	Gestartet im Februar 2013 mit der Implementierung im Lieferantenmanagement der Muttergesellschaft
		Prüfung relevanter Lieferanten auf die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes	Lieferanten von Produktgruppen und aus Ländern mit einem erhöhten Risiko werden gesondert geprüft.
		Unterstützung von branchenübergreifenden Initiativen sowie Mitarbeit in diesen zur Umsetzung von Standards	Die Fraport AG engagiert sich unter anderem bei Transparency International Deutsches Chapter e.V. und dem UN Global Compact.

Kunden

Sicherheit im Luftverkehr



Zielformulierung entfällt wegen Programm-Fokussierung auf wesentliche Veränderungen.

Sicherheit im Luftverkehr und auf dem Betriebsgelände hat für Fraport stets höchste Priorität. Um jederzeit maximale Sicherheitsstandards zu gewährleisten, entwickeln wir unsere Prozesse kontinuierlich weiter und passen sie neuen Gegebenheiten an. Eine Herausforderung dabei ist, notwendige Sicherheitskontrollen und -maßnahmen so zu gestalten, dass Reisende und Beschäftigte in ihrem eigentlichen Vorhaben möglichst wenig belastet werden. Ziele und Maßnahmen, die der Kundenzufriedenheit dienen, finden Sie im entsprechenden Handlungsfeld.

Kundenzufriedenheit



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Dauerhafte Stabilisierung der Globalzufriedenheit der Passagiere auf mindestens 80%	2015	<p>Serviceprogramm „Great to have you here!“</p> <p>Stabilisierung Kundenzufriedenheit Einfachheit Umsteigevorgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 76% (2012: 76%) <p>Steigerung Kundenzufriedenheit Freundlichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftsicherheitskontrolle auf 80% (2012: 78%) • Passkontrolle (Abflug) auf 80% (2012: 76%) <p>Stabilisierung Kundenzufriedenheit Wartezeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftsicherheitskontrolle >80% (2012: 82%) • Passkontrolle (Abflug) >85% (2012: 89%) 	Siehe Kundenzufriedenheit
Steigerung der Zufriedenheit der Airlinekunden, Messinstrument: Customer Service Index	2014	<p>Umsetzung eines Maßnahmenpakets für die Luft- und die Landseite sowie die Unternehmenssicherheit nach Maßgabe der Befragungsergebnisse von Airline-Vertretern</p>	<p>Fünf von neun aus der Untersuchung 2011</p> <p>abgeleiteten Maßnahmen wurden bereits 2012 erfolgreich abgeschlossen. Die übrigen Projekte laufen 2013 weiter.</p>
Steigerung der Zufriedenheit der Frachtkunden mit Infrastrukturangeboten und effizienten Prozessen in der CargoCity Frankfurt	2015	Implementierung intelligenter Verkehrssteuerungssysteme und Kommunikationsplattformen mit dem Ziel der Reduzierung	Gesamtmaßnahmenpaket zur Weiterentwicklung der Frachtstrategie durch den Vorstand beschlossen, Umfang vorläufig 15 Mio.

		von Staus und Wartezeiten sowie der Vermeidung von unnötigen Verkehren in der CargoCity Frankfurt	<p>EUR. Handlungsfelder:</p> <p>a) Prozess- & Produktoptimierung CargoCity</p> <p>b) Verbesserung des Kundendialogs mit Nutzern der CargoCity</p> <p>c) Optimierung der Vertriebsaktivitäten gegenüber (Fracht-) Airlines und Spediteuren</p>
--	--	---	---

Intermodalität



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Steigerung des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere (Bus, S-Bahn, Regionalbahn, ICE, anderer Fernzug) an den Originärpassagieren	2015	Anbindung der Gepäckförderanlage an die Check-in Schalter im AIRail Terminal	Planung bei Fraport abgeschlossen
		Unterstützung bei der Ausweitung des integrierten Ticketing/Code Share Agreements der Deutschen Bahn auf weitere Airlines	in Planung
Wachstum des Originärmarkts durch Vergrößerung des Einzugsgebiets für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln	2015	Verbesserung des Angebotes von Linien-Fernbusverbindungen aus deutschen Regionen, die nicht optimal mit dem Fernzug-Netz der DB zum Flughafen Frankfurt verbunden sind	Gemeinsame Planung zur Erweiterung des Busbahnhofs mit Bus-Unternehmen und DB begonnen
		Anzeigetafeln und Neubeschilderung im Fernbahnhof	Anzeigetafeln in Planung, Neubeschilderung seitens DB beauftragt
Verbesserung des intermodalen Angebots für die Flughafenbeschäftigten*	2015	<p>Einsatz eines Früh-ICEs aus Hamburg/Köln,</p> <p>Einführung einer zusätzlichen Nah-Busverbindung aus dem Kreis Offenbach</p>	<p>Ziel entfällt künftig</p> <p>Teilziel Früh-ICE erreicht, Teilziel Nah-Busverbindung konnte nicht realisiert werden</p>

*entfällt künftig.

Beschäftigte

Attraktivität als Arbeitgeber



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzernbarometers von 3,06 auf mindestens 2,90 (Schulnotensystem)*	2013	Schrittweiser Ausbau der leistungsorientierten Gehaltskomponenten	<ul style="list-style-type: none"> • Den Tarifbeschäftigten wurden im Jahr 2012 5,27 Mio. Euro ausgeschüttet (ca. 15% mehr als im Vorjahr). • Außertariflich Beschäftigte erhielten leistungsbezogene Zulagen in Höhe von insgesamt 2,9 Mio. Euro (ca. 16% mehr als im Vorjahr).
		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze	2012 Erhöhung der Anzahl von Krippenplätzen in bestehenden Einrichtungen um ca. 25%, weitere bedarfsgerechte Erhöhung geplant
		Einrichtung neuer Kindergartenplätze für Kinder von Fraport-Beschäftigten	Erwerb von 5 Plätzen beschlossen
Mitarbeiterkapitalbeteiligung	2015	Erhöhung Anteil der Mitarbeiteraktien	Programm in der Entwicklung
		Unterstützung der Initiative zur Gründung eines Mitarbeiteraktienvereins	Unterstützungskonzept wird erstellt
Weiterentwicklung der Führungskompetenzen bezogen auf die Ergebnisse im Konzernbarometer und im 360°-Feedback**	2012	Durchführung 360°-Feedback für Führungskräfte	Ziel wird im Zuge der Umorganisation weiterentwickelt. Bisher geplante Maßnahmen wurden umgesetzt.

* Die Barometer-Befragung wurde im Jahr 2012 ausgesetzt, weil die entsprechenden Maßnahmen aus den Vorjahresergebnissen noch nicht abgeschlossen waren. 2013 soll die Befragung wieder durchgeführt werden.

** entfällt künftig.

Beschäftigungserhalt und -ausbau



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Schaffung von zusätzlichen rund 25.000 Arbeitsplätzen	Schrittweise	Siehe Beschäftigungserhalt und -ausbau	

am Flughafen Frankfurt durch den Flughafen-Ausbau.

Insgesamt bringt die Erweiterung nach Gutachter-Berechnungen zusätzlich rund 100.000 Arbeitsplätze.

bis zur Vollausslastung der Kapazitäten

Diversity



Ziel

Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen auf 25-35 % innerhalb der Fraport-Muttergesellschaft

Laufzeit

2018

Maßnahme

Erhöhung der Teilzeitquote von Frauen und Männern in Führungspositionen

Weiterentwicklung unterstützender Kennzahlen

Analyse der Gehaltsentwicklung von Frauen

Entwicklung spezifischer Trainings und Schulungen für Frauen

Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze

Status

Anteil Führungskräfte in Teilzeit 2012: 6,5% (2011: 6,5%)

Frauenanteil in Führungspositionen wurde als KPI bestimmt. Ab 2013 zusätzlich Erhebung unterstützender Kennzahlen wie:

- Anteil Frauen
 - bei Neueinstellungen
 - im Potential-AC
- Mitarbeiterzufriedenheit von Frauen (Basis: Fraport-Barometer)

Erhebung der Daten, gemeinsam mit dem Institut der deutschen Wirtschaft, im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Ausrichtung zielgruppenadäquater Seminare und Einzelcoachings für Frauen in Führung beziehungsweise mit Führungspotenzial

2012 Erhöhung der Anzahl von Krippenplätzen in bestehenden Einrichtungen um ca. 25%, weitere bedarfsgerechte Erhöhung geplant

Förderung von Fach- und Führungskräften mit Migrationshintergrund

2020

Entwicklung und Implementierung Konzept für Fach- und Führungskräfte

In Erarbeitung

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Kontinuierliche Reduktion der Unfallereignisse (Gesamtunfälle) und der unfallbedingten Ausfalltage	2015	Etablierung eines Konzern-Arbeitsschutzausschusses (K-ASA)	K-ASA seit März 2012 aktiv
		Verbesserung der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der unternehmensweiten Gefährdungsbeurteilungen • Durchführung einer Schnittstellenkontrolle
		Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung von Belastungen mit Hilfe eines Belastungskatasters • Ableitung von Maßnahmen
		Entwicklung und Umsetzung präventiver, arbeitsorganisatorischer sowie gesundheits- und kompetenzfördernde Maßnahmen zur Verminderung arbeitsbedingter psychischer Gefährdungen	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung psychischer Belastungen bei den BVD und der Fluggastkontrolle • Ableitung von Handlungsempfehlungen • Fortsetzung 2013 beschlossen
Mittelfristige Stabilisierung und langfristige Steigerung der Anwesenheitsquote	2015/2020	Gemeinsames Projekt Arbeitsmedizin und Schwerbehindertenvertretung zur individuellen Betreuung von psychisch erkrankten Beschäftigten	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt 2011 begonnen • Ende 2012 Vorstellung Erfahrungsbericht und Konzept zur Verbesserung • ab 2013 Erprobung der Maßnahmen
		Ausweitung Gesundheitsworkshops und Gesundheitszirkel	In 60 Bereichen wurden beziehungsweise werden in den Jahren 2012 und 2013 Belastungen und deren Ursachen identifiziert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet und umgesetzt.
		Umsetzung „Gesamtkonzept Firmenfitness“ ab Januar 2013	Ausweitung des Fitnessangebots am Standort Flughafen um ein Fitness-Mobil. Einführung eines Zuschusses zu Fitnesstrainings am Wohnort.
		Durchführung „Work-Balance-Studie“ zur Erkennung und Verringerung psychischer und physischer Belastungen bei der Fluggastkontrolle	Siehe Sicherheit im Luftverkehr

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Garantie von jährlich mindestens 110 Ausbildungsplätzen	2018	Differenziertes Ausbildungsangebot für Absolventen aller Schulformen mit einjähriger Übernahmegarantie nach Abschluss	2012: 133 Plätze besetzt 2013: mindestens 110 Plätze
Integration lernschwächerer Jugendlicher, Ziel ist die Übernahme in Ausbildung von 75% der Teilnehmer	2015	Umsetzung Konzept „Startklar“	Start im November 2012 mit 12 Plätzen. Dauer mindestens 3 Jahre.
Bedarfsgerechte Ausbildung mit Weiterbeschäftigungsquote von 70% im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung	2018	Unterdeckung in technischen Ausbildungsberufen wird durch Konzept zur Bindung leistungsstarker Absolventen begegnet	Weiterbildungskonzept beschlossen, Verhandlungen zur Umsetzung gestartet
Fach- und Führungskräfteförderung im Konzern mit einer internen Abdeckung des Nachbesetzungsbedarfs der Ebenen 1 – 4 von 75%	2013	Weiterentwicklung des Talentmanagement-Prozesses	2012 verabschiedet, jährliche Durchführung geplant
		Entwicklung und Etablierung von „Fachkarrieren“	Für 2013 sukzessive Implementierung in der Fraport-Muttergesellschaft geplant

Umwelt

Klimaschutz



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
<p>Reduzierung CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (VE: ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30%, von 3,7 im Jahr 2005 auf 2,6 kg/VE im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol)</p> <p>Vermeidung zusätzlicher CO₂-Emissionen im Rahmen des Flughafenausbaus im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol, Basis 2005)</p>	2020	Etablierung CO ₂ -Controlling	<ul style="list-style-type: none"> Fachkonzept abgeschlossen IT-Tool wird konfiguriert
		Einsatz alternativer Antriebstechnologien	<p>Die sukzessive Umsetzung ist bis 2015 geplant. Bisher haben wir im Einsatz</p> <ul style="list-style-type: none"> fünf elektrischen Palettenhubwagen (zirka 5 Prozentpunkte von geplanten 20%) vier serielle Hybrid-Gepäckschlepper (zirka 3 Prozentpunkte von geplanten 20%) 81 elektrische Förderbandwagen (zirka 86 Prozentpunkte von geplanten 100%) fünf Elektro-PKW für den Probebetrieb fünf Plugin-Hybrid-Fahrzeuge für den Probebetrieb
		Energetische Optimierung Bestandsgebäude**	Die Umsetzung erfolgt projektspezifisch auf der Grundlage von Life Cycle Cost-Betrachtungen. Die Zielwerte sind im Leitfaden Nachhaltiges Bauen definiert, der 2013 verbindlich eingeführt werden soll.
		Planung energieoptimierter Neubauten* / **	<p>Projekt abgeschlossen. Alle Vorschläge wurden unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten bewertet. Ein Projekt wurde in die Planung zum Terminal 3 aufgenommen.</p>
		Zertifizierung des Neubaus Terminal 3 nach DGNB-Gold-Standard und möglichen internationalen Standards	<p>Die Zertifizierung wird im Rahmen der Entwurfsplanung weiter verfolgt.</p>

		Errichtung von Erprobungsflächen für LED-Lampen	<ul style="list-style-type: none"> • bei der Vorfeldbeleuchtung • in Parkhäusern • im Ankunfts- und Außenbereich Terminal 1
Implementierung des Konzeptes „Nachhaltiges Bauen“ in die Geschäftsprozesse	bis 2013	Einrichtung Organisationseinheit „Nachhaltiges Bauen“ innerhalb des Zentralen Infrastrukturmanagement der Fraport AG*	Inhalte wurden in bestehende Prozesse implementiert
		Konzeption für Life-Cycle-Costing (LCC) zur Planungs- und Entscheidungsunterstützung sowie Implementierung einer IT-Lösung	IT-Lösung in Arbeit

* entfällt künftig

** 2011 Ziel, jetzt Maßnahme

Siehe auch Maßnahme „[Prüfung der schrittweisen Einführung von stationärer Klimaluftversorgung für Flugzeuge \(PCA\)](#)“

Luftqualität



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens	2020	Methodenentwicklung zur Berechnung von Luftschadstoffemissionen durch <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur • Flugzeugabfertigung • spätere Ausdehnung auf landseitigen Verkehr optional 	Konzeptphase läuft: Bestandaufnahme und Ergänzung vorhandener Betriebsdaten zur Infrastruktur, Recherche aktueller Emissionsfaktoren, Erprobung von methodischen Ansätzen. <ul style="list-style-type: none"> • Vorläufige Teilergebnisse für Heizöl- und Erdgasfeuerung vorhanden, Konsolidierung der Ergebnisse für Infrastruktur erfolgt bis Mitte 2013. • Vorläufige Ergebnisse für Abfertigung Ende 2013.
		Prüfung der schrittweisen Einführung von stationärer Klimaluftversorgung für Flugzeuge (PCA) Siehe auch Klimaschutz	Testlauf mit einer Pilotanlage am Terminal 1 A+ gestartet. Bauliche Vorhaltung im Terminal 3 sowie Untersuchung für eventuelle spätere Ausstattung im Bestand geplant.

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Senkung des Papierverbrauchs pro Beschäftigtem der Fraport-Muttergesellschaft um 25% bis 2015 (Basis 2009)	2015	a) Zentrales Druckerkonzept b) Projekt zur elektronischen Schriftgutverwaltung c) Testphase doppelseitiger Druck als Standardeinstellung für alle Beschäftigten	a) erfolgreich umgesetzt b) 2011 gestartet, in Umsetzung c) im Oktober 2012 erfolgreich abgeschlossen, danach Umsetzung beibehalten
Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs durch höhere Brauchwassernutzung im Terminal 1 (auf 38% an der Gesamtmenge bis 2014) und im Südbereich* (50% bis 2020)	2014/2020	Ausbau Brauchwassernutzung im Terminal 1 und im Südbereich*	Die Maßnahmen im Terminal 1 sind in Umsetzung, Maßnahmen im Südbereich in Planung
Reduzierung des Einsatzes von Flugzeugenteisungsmittel durch Erhöhung des Wasseranteils pro Flugzeugenteisung um 20%	2014	Ausrüstung von 49 Fahrzeugen mit NAD-Technologie (N*ICE Advanced Deicing System)	Einsatz von 58 Fahrzeugen im Winter 2012/2013, davon 100% mit NAD-Technologie

* Hiermit ist die Fläche südlich der Start- und Landebahn 07R/25L gemeint. Dort befinden sich die Cargo City Süd, der Entwicklungsbereich Süd unter anderem für das künftige Terminal 3 sowie Maintenance-Einrichtungen zum Beispiel der Lufthansa.

Schallschutz

Schallschutz



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Bis zur Vollausslastung der Kapazitäten	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	<ul style="list-style-type: none"> • Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt • Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt • Neues Konzept „DROps Early Morning“ seit 28.06.12 in Erprobung: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der Landebahn Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> • Probebetrieb seit 18.10.12 • Monitoring Programm durch DLR gestartet
		Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Inbetriebnahme 2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2012 132 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Siehe Aktiver Schallschutz

Gesellschaft

Regionales Engagement



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Förderung von Projekten zur Unterstützung der gesellschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in den Bereichen Bildung, Integration, Ausgleich sozialer Benachteiligung und Gesundheitswesen	2012	2012 wurden 1.426 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch die Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Spenden und Sponsoring“
Förderung von Projekten mit Umweltbezug in der Region Rhein-Main, insbesondere mit den Schwerpunkten Biodiversität, Klimaschutz und Umweltbildung	2020	2012 wurden 60 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch den Umweltfonds der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Umweltfonds“
Verbesserung des regionalen Ausbildungsplatzangebots	2020	2012 wurden 27 Projekte in der Region finanziell durch die Stiftung Pro Region der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Stiftungen“
Förderung von wissenschaftlichen Arbeiten zu den Themen Luftverkehr und Mobilität	2020	2012 wurden 44 wissenschaftliche Arbeiten und Projekte durch die Erich-Becker-Stiftung der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten, siehe „Stiftungen“

Eigentümer

Wirtschaftlichkeit der Investitionen



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Nachfragegerechter Ausbau von Terminalkapazitäten auf mindestens 64 Mio. Passagiere	bis 2020	Fertigstellung Flugsteig A+	Kapazitätserweiterung um 6 Mio. Passagiere und 8 Vorfeldpositionen termingerecht abgeschlossen
Nachfragegerechter Ausbau von Vorfeldpositionen		Modulare Realisierung Terminal 3 inklusive der notwendigen Vorfelder und Taxiways	Ausbau-Zeitplan in Abstimmung
Erhöhung des Netto-Retail-Erlöses auf mindestens 4 Euro pro Passagier	2015	Wachstum durch Ausbau und Erschließung neuer Flächen (A-Plus: 2012) und Optimierung bestehender Mietflächen (Gastro B-Transit und Refurbishment Ebene 2) Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Monitoring und aktive Steuerung der Mieter sowie Optimierung Marktplatzbranchenmix und Austausch nicht performanter Mieter	Netto-Retail-Erlös pro Passagier 2012: 3,32 Euro 2011: 3,17 Euro Siehe Airport-Retail
Sicherung und Ausbau des Anteils des externen Geschäfts am Konzernergebnis	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Erfolgreiche Akquisition von Flughäfen bzw. Flughafengesellschaften • Weiterentwicklung der bestehenden Beteiligungen • Abschluss weiterer Consultingverträge 	Siehe Externes Geschäft
Anpassung der Flughafentgelte zur Refinanzierung der Infrastruktur	bis 2015	Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge und Verträge mit Airlines und Airline-Verbänden	Entgelte 2012 um 2,9% erhöht; 2013 auch 2,9% geplant
Steigerung der Frachterlöse	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Vertriebs • Kommunikation und Zusammenarbeit mit Prozessbeteiligten 	Vertriebskonzept für Cargo-Bereich in Entwicklung, Implementierung im 1. Halbjahr 2013. Konzept zur Systematisierung der Kommunikation mit Frachtnutzern über verschiedene Kundendialogplattformen in

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > GRI Index



GRI Index

Unser Nachhaltigkeitsbericht 2012 entspricht den Richtlinien der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) in der Version G3.1. Auch das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement (AOSS) wurde berücksichtigt. Der Bericht erfüllt mit dem „[Application Level A+](#)“ den höchstmöglichen Anwendungsgrad des GRI-Leitfadens.

Der GRI Index zeigt, wo Informationen zu den einzelnen Themen und Aspekten der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu finden sind.

Eine Komplettübersicht zum GRI Content Index finden Sie [hier](#).

Profil



Strategie und Analyse

1.1 Vorwort des Vorstands

Nachhaltigkeit bedeutet für Fraport Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir als fortwährenden Prozess. Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nicht-wirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert werden kann. Wir sind uns bewusst, dass unsere Unternehmensführung unweigerlich zu Zielkonflikten sowohl innerhalb unseres Hauses als auch zwischen uns und unseren Anspruchsgruppen führt. Unsere „Licence to operate“ und unsere „Licence to grow“ können wir langfristig nur sichern, wenn wir bei der Lösung dieser Zielkonflikte das richtige Maß zwischen den für das Unternehmen und die Gesellschaft relevanten Faktoren finden (siehe [„Unser Nachhaltigkeitsverständnis“](#)).

Siehe auch [„Vorwort“](#)

– Trends, welche unsere nachhaltige Entwicklung beeinflussen:

Siehe [„Nachhaltigkeitsstrategie“](#)

– Strategie:

Auf Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele der Fraport AG wurde die [Konzernstrategie Agenda 2015](#) entwickelt. Nachhaltigkeit gehört zu den fünf Kernelementen, aus denen sich die strategischen Herausforderungen sowie die zur Bewältigung erforderlichen Maßnahmen des Unternehmens ableiten (für mehr Informationen siehe [„Nachhaltigkeitsstrategie“](#)).

– Schlüsselereignisse 2012:

Zu den Schlüsselereignissen für Fraport im Jahr 2012 gehörte unter anderem die Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus.

– Was wir 2012 erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#). Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung 2012“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2012 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2012 (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 37 ff).

– Was wir 2012 nicht erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung 2012“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2012 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2012 (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 37 ff.).

– Beurteilung der Leistung 2012 (Ziele versus Performance):

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)

– Ausblick auf die Herausforderungen des nächsten Jahres:

Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der im Nachhaltigkeitsprogramm für 2013 festgelegten Ziele. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)

– Mittelfristige Zielsetzungen:

Mittelfristige Zielsetzungen sind im Nachhaltigkeitsprogramm festgeschrieben (siehe [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)).

1.2 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit, Chancen und Risiken



– Vorgehensweise zur Identifikation und Priorisierung der Schlüsselthemen (Handlungsfelder):

Es ist ein strategisches Ziel von Fraport, langfristig Wert zu schaffen. In diesem Zusammenhang leistet die Wesentlichkeitsmatrix einen Beitrag, um nachhaltigkeitsrelevanten Schlüsselthemen zu erfassen und die bestehenden und zukünftige Chancen und Risiken für das Unternehmen zu beurteilen und kontrolliert damit umzugehen. Abgeleitet aus der Konzernstrategie (siehe Indikator 1.1) und der Agenda 2015 (siehe Indikator 1.1) hat Fraport 2010 erstmals eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, die die wichtigsten Handlungsfelder für die künftige Entwicklung des Konzerns aufzeigt. Zum Vorgehen bei der Entwicklung der Wesentlichkeitsmatrix siehe ["Wesentlichkeitsmatrix"](#).

– Chancen/Risiken:

Für eine Beschreibung der Chancen und Risiken siehe ["Chancen und Risiken"](#)

Informationen zu den Unternehmenschancen und -risiken sind im Chancen- und Risikobericht des [Geschäftsberichts 2012](#) erläutert.

– Ziele und Maßnahmen (Nachhaltigkeitsprogramm):

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im Nachhaltigkeitsprogramm (siehe ["Nachhaltigkeitsprogramm"](#)).

– Positionierung in den hochprioritären Handlungsfeldern und Umgang mit den Chancen und Risiken:

Siehe ["Chancen und Risiken"](#)

– Management (Governance) der Chancen/Risiken:

Die Ziele und Maßnahmen werden im Sustainability Board verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm dient dem Sustainability Board zur Kontrolle und Steuerung (siehe ["Organisationsstruktur"](#)).

Im Rahmen der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Umfassende Umwelterklärungen sind in einem Turnus von drei Jahren herauszugeben. In Form von verkürzten Umwelterklärungen berichten wir dazwischen über den jährlichen Fortschritt.



Organisationsprofil

2.1 Name der Organisation



Fraport AG



2.2 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen



– Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke "Fraport" im Markt auf.

– Produkte und Dienstleistungen: siehe ["Profil"](#)

– Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Produkte und Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.



2.3 Organisationsstruktur



– Struktur: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/ueber-uns/management-und-organisation.html>

– Tochtergesellschaften und Beteiligungen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/beteiligungen.html>

– Flughäfen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughaefen.html>

– Consulting: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/Consulting.html>

2.4 Hauptsitz der Organisation

– Hauptsitz: Frankfurt am Main

2.5 Länder der Geschäftstätigkeit

– Anzahl Länder: 12

– Länder: siehe "Profil"

2.6 Eigentümerstruktur

– Rechtsform: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht.

– Eigentumsverhältnisse: Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (siehe [Basisdaten und Aktionärsstruktur](#)).

– Regulatorische Rahmenbedingungen: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Aktionärsstruktur ist unter [Basisdaten und Aktionärsstruktur](#) einsehbar.

2.7 Märkte

– Märkte: siehe "Profil"

– Destinationen: siehe "[Destinationen Flughafen Frankfurt](#)".

– Kunden: Im Einzugsgebiet von 200 Kilometern des Flughafens Frankfurt leben 40 Millionen Konsumenten. Der Flughafen befindet sich im Ballungsgebiet des Rhein-Main-Gebietes.

– Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrt-Bezug:

1) [Airport-Retailing](#)

2) [Immobilienmanagement](#)

3) [Parkraummanagement](#)

4) [Energie und Versorgung](#)

5) [IT-Services](#)

6) [Flughafenwerbung](#)

Die von uns bedienten Märkte unterscheiden sich nicht in Hinblick auf die bedienten Kunden. Eine entsprechende Aufschlüsselung ist daher nicht möglich

Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist mit den vorhandenen Datenerhebungsmethoden nicht möglich.



2.8 Größe der Organisation



Für den Fraport-Konzern gelten 2012 folgende Daten:

- Anzahl der Beschäftigten des Fraport-Konzerns (31.12.2012): 22.276
- Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten: rund 78.000 (inklusive Gateway Gardens & The Squire)
- Umsatz: 2.442,0 Mio. Euro
- Bilanzsumme: 9.640,6 Mio. Euro
- Eigenkapital: 2.945,5 Mio. Euro
- EBITDA: 850,7 Mio. Euro
- Konzern-Ergebnis: 251,6 Mio. Euro
- Menge der Produkte und Services: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen.html>
- Größe des Flughafengeländes: 21 Quadratkilometer

Das Start- und Landebahnsystem am Frankfurter Flughafen besteht aus vier Bahnen, von denen drei parallel in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind und eine in Nord-Süd-Richtung:

- Centerbahn: 4.000 Meter lang
- Start- und Landebahn Süd: 4.000 Meter lang
- Startbahn West: 4.000 Meter lang
- Landebahn Nordwest: 2.800 Meter lang

Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke.

- Minimum Connection Time: 45 Minuten
- Anzahl der Flugbewegungen: 482.242
- Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben: 158
- Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden: 408

Siehe auch [Geschäftsbericht 2012](#), S. 47 sowie S. 77 ff



2.9 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse



Siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 37 ff sowie S. 88 ff



2.10 Auszeichnungen



Siehe ["Indizes, Auszeichnungen & Mitgliedschaften"](#)



Berichtsparemeter

3.1 Berichtszeitraum



Siehe ["Publikationsrhythmus und Berichtsperiode"](#)



3.2 Veröffentlichung des letzten Berichts



Siehe ["Publikationsrhythmus und Berichtsperiode"](#)

3.3 Berichtszyklus



Siehe ["Publikationsrhythmus und Berichtsperiode"](#)

3.4 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht



Siehe ["Impressum"](#)

3.5 Definition Berichtsinhalte und Stakeholder



– Identifikation und Priorisierung:

Die Auswahl und Gewichtung der in unserem Nachhaltigkeitsbericht dargestellten Themen erfolgte unter Berücksichtigung der von der Global Reporting Initiative formulierten Prinzipien (Vollständigkeit, Wesentlichkeit und Einbeziehung von Stakeholdern). Die wesentlichen Themen werden in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert und priorisiert. Siehe dazu ["Berichtsinhalte und Stakeholder"](#) und ["Wesentlichkeitsmatrix"](#).

– Einbezug der Stakeholder:

Im Dialog mit Stakeholdern werden die wesentlichen Themen weiterentwickelt. Die Ergebnisse dieser Dialoge fließen periodisch in die Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix ein. Siehe ["Wesentlichkeitsmatrix"](#).

– Validierung:

Über das externe Ranking der Nachhaltigkeitsberichte von [IÖW/future e.V.](#) wird der Bericht regelmäßig auf Vollständigkeit und Qualität geprüft. Die von Fraport aus dem Ranking gezogenen Schlussfolgerungen fließen in die Konzeption des folgenden Berichts ein.

Siehe auch ["Unsere Stakeholder"](#)

3.6 Berichtsgrenze



Siehe ["Berichtsabgrenzung"](#)

3.7 Beschränkungen des Berichtsumfangs



Wir kommunizieren die Informationen, die notwendig sind, um die Leistung des Fraport-Konzerns auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung für den definierten Geltungsbereich in der dem Bericht zugrunde liegenden Periode beurteilen zu können. Dies beinhaltet vor allem alle wesentlichen ökologischen und gesellschaftlichen/sozialen Einflüsse der Organisation. Die ökonomischen Leistungen des Konzerns werden im Nachhaltigkeitsbericht nur angerissen, umfangreiche Informationen hierzu enthält der [Geschäftsbericht 2012](#).

In unseren jährlichen [Umwelterklärungen](#) im Rahmen der EMAS-Zertifizierung sind ausführlichere Informationen zu unseren Umweltauswirkungen zu finden.

3.8 Joint Ventures, Töchtern, Outsourcing



Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben. In den Konzern-Abschluss werden die Muttergesellschaft Fraport und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet. Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.

Siehe auch ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)



3.9 Datenerfassung



Siehe ["Datenerhebung"](#)



3.10 Neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten



Die Konzern-Personalkennzahlen der Jahre 2010 und 2011 wurden teilweise, auf Grund von Abweichungen in der Konsolidierung, rückwirkend angepasst (siehe ["Personal"](#)). Dies ist in den jeweiligen Fällen entsprechend in den Fußnoten vermerkt.



3.11 Veränderungen gegenüber Vorjahren



- Scope und Berichtsgrenzen: Keine Änderungen
- Messmethoden: Die Umweltkennzahlen unterliegen ab 2012 denselben Erhebungsmethoden wie der Finanz- und Personalkennzahlen (siehe ["Datenerhebung"](#)).
- Änderungen im Konsolidierungskreis: [siehe Geschäftsbericht 2012](#), S. 88 ff



3.12 GRI Content Index



Dieses Dokument.



3.13 Externe Prüfung des Berichts



Siehe ["Unabhängige Stellungnahme"](#) sowie "Bestätigungsvermerk Finanzkennzahlen" (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 175 ff)



Governance, Verpflichtungen und Engagement

4.1 Führungsstruktur



Entsprechend deutschem Recht ist für Fraport ein duales Führungssystem vorgegeben: Der Vorstand leitet das Unternehmen mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem

Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre Umsetzung. Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Darüber hinaus sorgt der Vorstand für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Anteilseigner werden im Rahmen der Hauptversammlung durch die Aktionäre, die der Arbeitnehmer entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes durch die Arbeitnehmer gewählt. Die Wahlperiode beträgt fünf Jahre. Detailliertere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern, zur Zusammensetzung und Tätigkeit des Gremiums befinden sich im Geschäftsbericht 2012 (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 18 ff). Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekten erfolgt im Kapitel **“Daten und Fakten”**

4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht Mitglied des Vorstands.

4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans

Diese Angabe ist nur notwendig für Organisationen ohne Aufsichtsrat. Die Fraport AG hat einen Aufsichtsrat nach deutschem Aktienrecht.

4.4 Mechanismen für Aktionärs- und Mitarbeiterempfehlungen an den Vorstand/Aufsichtsrat

Die Beschäftigten sind entsprechend deutschem Recht im Kontrollorgan des Aufsichtsrats paritätisch vertreten. Der Aufsichtsrat hat einen gesonderten Personalausschuss. Aufgabe des Personalausschusses ist die Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens. Die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat kann Empfehlungen an den Vorstand geben. Zudem sind Empfehlungen an den Vorstand auch über das System der Betriebsräte möglich.

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Hauptversammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf und die Tagesordnung informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch veröffentlichte Zwischenberichterstattung und Publikationen des Unternehmens auf der Homepage aktuelle Informationen. Die Vertreter der Aktionäre und der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat bereiten die Sitzungen des Aufsichtsrats jeweils gesondert, gegebenenfalls mit Mitgliedern des Managements vor. Die Mitglieder des Vorstands nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, wenn nicht der Aufsichtsrat in Einzelfällen beschließt, in Abwesenheit des Vorstands zu tagen.

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig in jeder seiner Sitzungen durch den Vorstand über die ökonomische, ökologische und soziale Performance informiert. Dies geschieht unter anderem auch aus der gesetzlichen Verpflichtung des § 90 AktG heraus, der den Vorstand dazu verpflichtet, den Aufsichtsrat über die ökonomische Entwicklung auf dem Laufenden zu halten. Hier werden regelmäßig auch die unternehmensspezifischen Umweltthemen mit behandelt. Soziale Themen werden in der Regel im Personalausschuss vorberaten, um anschließend auch im Rahmen eines Regel-TOPs dem Aufsichtsrat dargestellt zu werden.

Siehe auch [Geschäftsbericht 2012](#), S. 18 ff

4.5 Verknüpfung der Vorstandsvergütung mit der Unternehmensleistung

Die Vergütung des Vorstands der Fraport AG wurde 2010 verstärkt an längerfristige Kriterien gekoppelt und erfüllt die Vorgaben des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der

Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Detaillierte Informationen zu den Vergütungen, auch die des Aufsichtsrates, enthält der Vergütungsbericht innerhalb des Geschäftsberichts 2012 der Fraport AG (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 18 ff)

Seit 2009 ist Nachhaltigkeit im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gehaltsrelevant, 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Die neue Vergütungsstruktur ist mit mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und einer Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche Entwicklungen langfristiger angelegt und orientiert sich insofern stärker als bisher an der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Teile der Vergütung sind gekoppelt an längerfristige Kriterien der Mitarbeiterzufriedenheit, der Mitarbeiterentwicklung und der Kundenorientierung. Parameter sind hier Mitarbeiter- und Kundenbefragungen wie auch die künftige Entwicklung der Arbeitsplätze.

4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenskonflikten

Der Umgang mit Interessenkonflikten ist im [Fraport Corporate Governance-Kodex](#) geregelt (siehe S. 10, Unterpunkt 4.3 und S. 16, Unterpunkt 5.5).

Demnach unterliegen Vorstandsmitglieder während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Vorstandsmitglieder und Beschäftigte dürfen im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit weder für sich noch für andere Personen von Dritten Zuwendungen oder sonstige Vorteile fordern oder annehmen oder Dritten ungerechtfertigte Vorteile gewähren. Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber. Alle Geschäfte zwischen dem Unternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen persönlich nahestehenden Unternehmen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen. Geschäfte zwischen der Gesellschaft und Vorstandsmitgliedern können nur vom Aufsichtsrat abgeschlossen werden. Wesentliche sonstige Geschäfte (das heißt solche zwischen Vorstandsmitgliedern und anderen Konzernunternehmen sowie zwischen dem Unternehmen und den Vorstandsmitgliedern nahestehenden Personen oder diesen persönlich nahestehenden Unternehmen) bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates. Vorstandsmitglieder übernehmen Nebentätigkeiten außerhalb des Unternehmens, insbesondere Aufsichtsratsmandate, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Aufsichtsratsmitglied legt Interessenkonflikte, insbesondere solche, die auf Grund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats. Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Fraport AG bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats.

4.7 Qualifikation der Vorstandsmitglieder in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen

Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane der Fraport AG richtet sich nach dem deutschen Aktienrecht. Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Hierbei können auch Themen identifiziert werden, die zum Anlass für individuelle Fortbildungsmaßnahmen genommen werden. Für weitere Informationen vgl. „[Erklärung zur Unternehmensführung](#)“ gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht im Geschäftsbericht 2012. Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat nur solche Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen und hinreichend unabhängig sind. Ferner hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit dem Thema „Diversity“ auseinandergesetzt und bereits 2010 hierzu Beschlüsse gefasst, die sowohl das Unternehmen allgemein, als auch die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat selbst betreffen (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 35 und S. 18 ff)

4.8 Interne Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien



Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

2003 hat Fraport ein WerteManagementsystem eingeführt, das auf grundlegenden Werten, wie Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz und Fairness, basiert. Der Anspruch an integriertes Verhalten im Sinne der Einhaltung von Gesetzen und der Loyalität gegenüber den Unternehmensinteressen sowie klare Verhaltensregeln für den Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sind in einem Dokument mit dem Titel „WerteManagementsystem“ festgeschrieben. Seit 2005 ist es als zentrales Element des Compliance-Management-Systems Bestandteil der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Führungskräften der Muttergesellschaft in Frankfurt sowie der Mehrheitsbeteiligungen.

2007 hat sich Fraport zu den UN Global Compact-Prinzipien bekannt. In Anknüpfung an diese Standards haben wir uns 2012 entschlossen, das bislang im Wesentlichen auf Antikorruptionsmaßnahmen fokussierte WerteManagementsystem inhaltlich weiterzuentwickeln. Die neuen Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten sind ein wesentlicher Bestandteil bei der Neuausrichtung der wertebasierten Compliance (siehe [„Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten“](#)). Diese werden ab 2013 sukzessive im Fraport-Konzern eingeführt.

Fraport verfügt über verschiedene Managementsysteme, die eine verantwortungsvolle Unternehmensführung unterstützen. Sie sind unter dem Dach des sogenannten Integrierten Managementsystems (IMS) zusammengefasst. Dazu gehören das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement. Neben dem IMS existiert seit 2012 außerdem das Integrierte Fraport-Risiko-und-Compliance-Managementsystem (FRisCo) (für mehr Informationen siehe [„Managementsysteme“](#)).

Die Umweltpolitik der Fraport AG wurde vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet und unterzeichnet. Sie ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. Die Fraport AG verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen (für weitere Informationen vgl. [„Weitere Publikationen“](#)).

Die Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ schreibt die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt, auch Diversity genannt, für Fraport fest. Diese Grundsätze sind Bestandteil bei Personalentscheiden, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung.

„Wir zeigen Flagge! Fraport Führungsgrundsätze“ Die Fraport-Führungsgrundsätze basieren auf Vision und Konzernzielen und definieren das Führungsverständnis der Fraport AG. Alle Führungskräfte sind diesen Grundsätzen verpflichtet.



4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung



Der Vorstand nimmt unter anderem über das in der Organisation verankerte Sustainability Board die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor. Das Sustainability Board entwickelt das Nachhaltigkeitsprogramm weiter, die jährliche Abfrage des Maßnahmen Erfolgs sowie die Erkenntnisse aus unseren Stakeholder-Dialogen bilden hierfür die Grundlage (siehe [„Organisationsstruktur“](#)). Der Vorstand legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.



4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands



Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit (siehe [„Corporate Governance Bericht“](#) gemäß § 289a HGB und [„Bericht des Aufsichtsrats“](#) im [Geschäftsbericht 2012](#)).



4.11 Vorsorgeprinzip



Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements (siehe ["Governance"](#)).

Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (siehe [„Klimaschutz“](#)).

Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden bzw. reduzieren oder ausgleichen (siehe ["Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz"](#)). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert.

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hatte das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Am Flughafen Frankfurt werden kontinuierlich modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG ist ein nach ICAO-Standards und Empfehlungen eingerichtetes Instrument, mit dem sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt werden. Das SMS richtet sich an alle Nutzer des Flughafens Frankfurt, die relevanten Prozesse, Verfahren und Verantwortlichkeiten sind in einem intern allen zugänglichen Handbuch festgehalten (siehe ["Sicherheit im Luftverkehr"](#)).



4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien



– Freiwillige Initiativen (Auswahl):

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltensstandards – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet.

Darüber hinaus hat Fraport 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex.

Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik. Im Dezember 2007 hat Fraport die Charta der Vielfalt unterzeichnet (für weitere Informationen siehe ["Diversity"](#)).

Seit 2002 ist Fraport Mitglied im [Transparency International Deutsches Chapter e.V.](#).

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation (ACA) teil, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der ACA geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Bis Ende 2010 wurden 29 weitere Flughäfen akkreditiert. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. 2011 wurde dem Flughafen Frankfurt Stufe 3 zuerkannt, dem Flughafen Antalya Level 2. Bis Ende 2010 wurden 29 weitere Flughäfen akkreditiert, Ende 2012 waren es bereits 65 Flughäfen. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. 2011 wurde dem Flughafen Frankfurt Stufe 3 zuerkannt, dem Flughafen Antalya Level 3 im Jahr 2012 (siehe ["Best-Practice-Beispiele"](#) und ["Standorte weltweit > Antalya > Umwelt"](#)).

– Verpflichtende Initiativen:

Die Bilanzierung erfolgt nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB). Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.

siehe auch ["Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften"](#)

4.13 Mitgliedschaften



Ihre Interessen verfolgt Fraport unter anderem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden [Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen \(ADV\)](#), Airports Council International (ACI) [Europe](#) und [World](#). Fraport ist darüber hinaus Mitglied des [Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft \(BDL\)](#). Der BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen (für mehr Informationen siehe Kapitel ["Unsere Stakeholder"](#) und [Stakeholder-Engagement Fraport AG](#)).

4.14 Stakeholdergruppen



Unsere wesentlichen Anspruchsgruppen sind: Finanz- und Kapitalmarkt, Aufsichtsrat, Passagiere und Besucher, Fluggesellschaften, Beschäftigte und Arbeitnehmervertreter, Anwohner, Gesellschaft, Geschäftspartner, Politik und Behörden.

4.15 Auswahl der Stakeholder



Die für uns relevanten und einzubeziehenden Stakeholdergruppen wurden im Sustainability Board definiert. Wir suchen den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den 78.000 Beschäftigten der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

siehe auch ["Dialog"](#)

4.16 Einbezug von Stakeholdern



Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (für weitere Informationen ["Stakeholder-Engagement Fraport AG"](#)). Es gehört zu den zentralen Aufgaben des Sustainability Boards, die bereichsspezifisch gewonnenen Erkenntnisse zusammenzuführen und ihre systematische Einbindung in den Strategieprozess sicherzustellen.

siehe auch ["Dialog"](#)

4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern



– Vorgehen zur Integration der Anliegen der Stakeholder:

Aus den Stakeholder-Dialogen werden neben konkreten Maßnahmen auch grundlegende Aspekte der strategischen Ausrichtung abgeleitet. Unsere strategische Ausrichtung wurde in einem interaktiven Prozess unter Einbezug wichtiger

Anspruchsgruppen entwickelt. Interne und externe Experten prüfen und gewichteten Themen, die aus den Richtlinien zum Nachhaltigkeits-Reporting der Global Reporting Initiative (GRI) und in Stakeholder-Dialogen identifiziert wurden. Das Ergebnis ist eine Wesentlichkeitsmatrix mit 16 Handlungsfeldern, die zeigt, dass Fraport soziale, ökologische und ökonomische Dimensionen der Unternehmensführung gleichermaßen in den Blick nimmt. Jedes der Themen wird durch seine Position innerhalb der beiden Dimensionen „Relevanz für Fraport“ und „Relevanz für Stakeholder“ beschrieben. Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass sich die Relevanz von Themen im Zeitverlauf ändern kann, wurde zu jedem Thema eine zusätzliche Einschätzung des Bedeutungstrends vorgenommen.

– Resultierende Schlüsselthemen:

Aus dieser Wesentlichkeitsmatrix wurde 2010 das erste Nachhaltigkeitsprogramm abgeleitet. Dieses fokussierte sich auf die Handlungsfelder der allerhöchsten Priorität:

- Sicherheit im Luftverkehr,
- Schallschutz,
- Klimaschutz,
- Kundenzufriedenheit,
- Attraktivität als Arbeitgeber und
- Wirtschaftlichkeit der Investitionen.

Im Verlauf des Jahres 2011 wurden Ziele und Maßnahmen für alle weiteren Handlungsfelder formuliert. Hierzu gehören:

- Luftqualität,
- Natur- und Ressourcenschutz,
- Beschäftigungserhalt und -ausbau,
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz- Compliance/Governance,
- Beschaffung,
- Intermodalität,
- Diversity,
- Aus- und Weiterbildung,
- Regionales Engagement und
- Nachhaltiges Bauen.

2012 wurde die Wesentlichkeitsmatrix überarbeitet. Dabei wurde unter anderem das Handlungsfeld Nachhaltiges Bauen in andere Handlungsfelder integriert. Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im ["Nachhaltigkeitsprogramm"](#).

– Umsetzung in der Kommunikation:

Die Ziele und Maßnahmen hat das Sustainability Board Ende 2012 verabschiedet. Das ["Nachhaltigkeitsprogramm"](#) ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit wurden die Anliegen der Stakeholder auch im Reporting integriert.



Ökonomische Leistungsindikatoren

 Kernindikator  Zusatzindikator

 vollständig abgedeckt  teilweise abgedeckt  keine Informationen  nicht relevant für Fraport

Managementansatz EC

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeld **„Wirtschaftlichkeit der Investitionen“** zusammengefasst.

Policy:

Das Interesse unserer Eigentümer gilt neben unserer verkehrspolitischen Funktion der langfristigen Sicherung von Wert und Ertrag, das heißt, einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Wir wollen die Substanz von Fraport kontinuierlich steigern, das Eigenkapital angemessen verzinsen und die Mittel erwirtschaften, die zur Finanzierung der zukünftigen Entwicklung erforderlich sind. Die Zielerreichung wird gemessen an verschiedenen Kenngrößen wie Wertbeitrag, ROFRA (Return on Fraport Assets), Umsatz und Ergebnis. Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzernentwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz aus den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets x Kapitalkostensatz) und dem EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) als Ergebnisgröße ermittelt wird (für weitere Informationen siehe [Geschäftsbericht 2012](#)).

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die ökonomische Leistung trägt, ist der Vorstand Controlling und Finanzen (CFO).

Kontext/Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 57 ff)


Aspekt „wirtschaftliche Leistung:

Für Informationen zur wirtschaftlichen Leistung des Konzerns siehe **„Finanzen“** und **„Eigentümer“**. 


Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung 2012“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2012 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2012 (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 37)

Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Chancen- und Risikobericht des [Geschäftsberichts 2012](#) erläutert.

Aspekt „Marktpresenz“:

Als Full-Service-Anbieter im Airport-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv (siehe **„Profil“** und **„Flughäfen“**) 

Aspekt „Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen“:

Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsraum Europas entwickelt hat. Unsere wirtschaftliche Wertschöpfung kommt den unterschiedlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens zu Gute, beispielsweise Beschäftigten und Kapitalgebern. Sie ist damit ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Wert unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 61 Prozent geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, je rund 15 Prozent über Zinsen und Dividenden an Kreditgeber und Aktionäre. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt leisten wir Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten (siehe **„Mehrwert für die Region“** und **„Wertschöpfung“**). Wichtige Engagements, meist auf 

sozialem Gebiet, werden auch von unseren Beschäftigten und unseren Konzerngesellschaften im Ausland geleistet (siehe ["Standorte weltweit"](#)).

Eine Berichterstattung über Flughafendienste in Regionen, in denen der Betrieb eher im öffentlichen und weniger aus wirtschaftlichen Interesse erfolgt, ist für Fraport irrelevant, da entsprechende Dienste nicht im Portfolio des Unternehmens beinhaltet sind.

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert



Siehe ["EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter Wert"](#)



EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels



Um Risiken der Geschäftstätigkeit frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten, konsequent zu handeln und kontinuierlich zu überwachen, hat die Fraport AG ein Steuerungs- und Kontrollsystem implementiert, das darauf ausgerichtet ist, Risiken im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Der Vorstand erhält eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzernrisiken und berichtet auf dieser Basis an den Aufsichtsrat. Ausführliche Informationen hierzu werden jeweils in den Geschäfts- und Zwischenberichten der Fraport AG gegeben.

Im Rahmen von EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, europäische Öko-Audit-Verordnung) werden physikalische Risiken am Flughafen identifiziert, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen. Die mit dem Klimawandel einhergehenden Veränderungen von Witterungsverhältnissen wie Starkregenereignisse oder starker Wind/Sturm könnten in wenigen Fällen die Kapazitäten am Flughafen einschränken.

Im Zuge des Klimawandels und der Verknappung von Ressourcen wird die Effizienz, mit der eine Verkehrsleistung erbracht wird, immer wichtiger. Der Flughafen Frankfurt ist ein in vielfacher Hinsicht sehr effizientes Drehkreuz. Unter anderem wird auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche eine hohe Verkehrsleistung erbracht. Unter den Hub-Airports mit einem vergleichbaren Verkehrsaufkommen gehört der Flughafen Frankfurt zu den kleinsten, was im Hinblick auf den Schutz der Biodiversität gerade auch in einem Ballungsraum wie dem Rhein-Main-Gebiet wichtig ist.

Ein weiterer Effizienzvorteil von Luftverkehrsdrehscheiben wie Frankfurt besteht in der sinnvollen Koordination der Flugverbindungen, die zahlreiche ökologische Vorteile hat: Es werden weniger Punkt-zu-Punkt-Verbindungen benötigt, die Flugzeuge sind besser ausgelastet, es können viel mehr Großraumflugzeuge eingesetzt werden, deren Leistungs-/Emissions-/Lärmbilanz deutlich besser ist als die von kleinen Flugzeugen. Ein weiterer Vorteil besteht in der Möglichkeit, Passagier- und Frachttransporte zu kombinieren. In Frankfurt wird rund die Hälfte der Fracht als Beiladefracht zu Passagierflügen transportiert. Die laufende Optimierung der Bodenprozesse sowie der Einsatz von energiesparendem Equipment und Fahrzeugen tragen ebenfalls zur Erhöhung der Effizienz bei.

Fraport entwickelt den Flughafen Frankfurt gemeinsam mit Partnern zur „Frankfurt Airport City“ – einem herausragenden Mobilitäts-, und Immobilienstandort. Unsere Immobilien- und Flächenentwicklung setzt dabei auf die Errichtung energieeffizienter Gebäude und die energietechnische Ertüchtigung bestehender Gebäude. Die hier angesiedelten Unternehmen profitieren nicht nur von den kurzen Wegen innerhalb der Airport City, sie ist auch an eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur angebunden. Der intermodale Verkehrshafen Frankfurt ist an alle Verkehrssysteme angebunden: Schiene, Straße und sogar an den Wasserweg, auf dem ein Großteil des hier benötigten Treibstoffs herangeschafft wird. Die direkte Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz sowie den Regionalverkehr ermöglicht eine Verlagerung innerdeutscher Kurzstreckenflüge auf die Schiene. Ein Großteil der Fluggäste (41,6 Prozent) nutzt bereits heute die Bahn zur An- und Abreise.

Eine Aussage zu den finanziellen Folgen des Klimawandels ist nicht möglich.



EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen



Der Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen sowie an Aufwendungen für die Beschäftigten ist unter ["Kennzahlen"](#) einzusehen.

Grundsätzlich werden alle Tarifbeschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft mit Beginn des Arbeitsverhältnisses bei

der Zusatzversorgungskasse (ZVK) Wiesbaden versichert. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten im Rahmen der tariflichen Regelungen eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung. Die Finanzierung dieser Versicherung leistet überwiegend der Arbeitgeber. Darüber hinaus können die Beschäftigten die betriebliche Altersversorgung durch eine eigenfinanzierte Entgeltumwandlung ergänzen. Fraport bietet den Beschäftigten darüber hinaus eine Reihe übertariflicher Leistungen, die vom Job-Ticket für die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zwischen Wohn- und Arbeitsort, über den Familienservice bis zum betrieblichen Gesundheitsmanagement reichen (für weitere Informationen siehe ["Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung"](#) und ["Standorte weltweit > Lima > Beschäftigte"](#)).

Siehe auch [Geschäftsbericht 2012](#), S. 111 ff.

EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand



Zuwendungen der öffentlichen Hand hat Fraport nicht erhalten. Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligung des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen den Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags, ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (für weitere Informationen siehe [„Eigentümer“](#) und [„Kennzahlen“](#)).

EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn



Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da 90 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In nahezu 100 Prozent aller Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards (siehe ["Standorte weltweit"](#)). Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt.

EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern



Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Die Fraport AG erteilte im Jahr 2012 Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von etwa 733 Millionen Euro, 51 Prozent aller Bestellungen mit einem Volumen von mehr als 465 Millionen Euro davon flossen an Auftragnehmer in der Rhein-Main-Region. Mehr als 91 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 Euro und waren deshalb mittelstandsfreundlich. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben für den Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber ist es der Fraport AG nicht möglich, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen.

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl der Zulieferer sind unter anderem die folgenden Vergabegrundsätze auf Basis § 97 GWB:

- Wettbewerbsgrundsatz (Möglichst vielen Bietern ist in einem formalisierten Verfahren die Gelegenheit zu geben, ihre Leistung anzubieten)
- Transparenzgrundsatz (Allen Bietern sind die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen. In einem laufenden Vergabeverfahren darf die gewählte Verfahrensart nicht geändert werden)
- Gleichheitsgrundsatz /Diskriminierungsverbot (Alle Bieter sind gleich zu behandeln)
- Gebot der Losvergabe (Umfangreiche Aufträge sollen in einzelne Fach- und Teillöse ausgeteilt werden, um kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, sich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu bewerben)
- Gebot der Wirtschaftlichkeit (Der Zuschlag ist auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen)

AO1 Passagiere



Siehe ["Kennzahlen"](#)

Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitpassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich. Diesen Punkt möchten wir mittelfristig angehen.



AO2 Flugbewegungen



Siehe ["Kennzahlen"](#)



AO3 Cargo-Volumen



Siehe ["Kennzahlen"](#)



EC7 Standortbezogene Personalauswahl



Wesentlicher Geschäftsstandort mit 90 Prozent aller Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt. Fraport hat keine organisationsweite Firmenpolitik und verfolgt keine Verfahren, um Ortsansässige bei der Einstellung zu bevorzugen. In den ausländischen Beteiligungsunternehmen werden hauptsächlich landeseigene Beschäftigte aufgrund der Spezifik des Geschäfts eingesetzt. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.



EC8 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl



Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens fühlen wir uns der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir leisten seit Jahren zahlreiche Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten. Dazu gehören Spenden und das Sponsoring zahlreicher Vereine, Kulturinitiativen, Hilfsorganisationen und Bildungseinrichtungen. Für weitere Informationen siehe ["Freiwilliges Engagement"](#). Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich unter ["Kennzahlen"](#).

Eine Untersuchung zu den Bedürfnissen der Gemeinschaft, um festzustellen, welche konkreten Angebote benötigt werden, wurde im Berichtszeitraum nicht durchgeführt.

Auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Konzernstandorte im Ausland engagieren sich, siehe hierzu [Antalya](#), [Lima](#), [Varna](#) und [Burgas](#).



EC9 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen



Der Flughafen Frankfurt ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Mit rund 78.000 Beschäftigten ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Untersuchungen gehen davon aus, dass jeder Arbeitsplatz nochmals mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze im Umland generiert. Bereits in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten hat sich die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen verdoppelt, allein in den vergangenen zehn Jahren kamen 10.000 hinzu. Auch in der Region sorgen wir für mehr Beschäftigung. 2012 erteilten wir Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von 300 Mio. Euro vor allem an kleinere Firmen, der größte Teil davon in der Region Rhein-Main. Damit schafft Fraport indirekt bei den beauftragten Unternehmen schätzungsweise 25.000 Arbeitsplätze. 2013 werden die Aufträge an Unternehmen der Region voraussichtlich auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafen-Unternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern,

Universitäten sowie Sozialleistungen bei.

Siehe auch **“Beschäftigungserhalt- und Ausbau”**, **“Wertschöpfung”** sowie **“Flughafenausbau”**.

Darüber hinaus ist der Flughafen für die gesamte Bundesrepublik wichtig, weil die deutsche Volkswirtschaft vor allem vom Export abhängig ist. Viele Unternehmen sind auf kurze Lieferzeiten und einen schnellen Güterumschlag angewiesen, um auf weltweiten Bezugs- und Absatzmärkten erfolgreich agieren zu können. Der Luftverkehr ist hierfür eine notwendige Voraussetzung. Der Flughafen Frankfurt spielt dabei für Deutschland eine maßgebliche Rolle.



Ökologische Leistungsindikatoren

 Kernindikator  Zusatzindikator

 vollständig abgedeckt  teilweise abgedeckt  keine Informationen  nicht relevant für Fraport

Managementansatz EN

Ziele und Leistungen:

siehe ["Nachhaltigkeitsprogramm > Umwelt"](#).

Policy:

siehe [Umwelterklärung 2011](#), Abschnitt "Umweltpolitik", S. 9

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Umweltaspekte trägt, ist der Vorstandsvorsitzende.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Für Schulung und Weiterbildung von Beschäftigten, Umweltauditoren und Führungskräften zu Umweltthemen ist der Zentralbereich Personalserviceleistungen (PSL) zuständig, der auch die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz durchführt. Vgl. [Umwelterklärung 2011](#), Umweltpolitik, S. 9.

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Fraport AG am Flughafen Frankfurt wird seit 1999 regelmäßig nach EMAS validiert und seit 2002 nach ISO 14001 zertifiziert. Weiterhin sind die Mehrheits-Beteiligungen mit relevanten Umweltwirkungen (FCS, N*ICE) am Flughafen Frankfurt nach EMAS validiert. Die Flughäfen Lima und der Terminalbetrieb in Antalya sind ISO 14001 zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas haben eingeführte Umweltmanagementsysteme.

Aspekt „Materialien“:

Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Ressourcenschonung. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.

Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), Umweltpolitik des Fraport-Konzerns, S. 9.

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung, davon sind die an den Standorten in Lima und Antalya ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe ["Managementsysteme"](#)).

Weitere eingesetzte Materialien sind unter ["EN3 Direkter Energieverbrauch"](#), ["EN8 Gesamtwasserentnahme"](#) und ["AO6 Flächen und Flugzeugenteisungsmittel"](#) zu finden.

Aspekt „Energie“:

Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Energieeffizienz. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), Umweltpolitik des Fraport-Konzerns, S. 9.

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung, davon sind die an den Standorten in Lima und Antalya ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe ["Managementsysteme"](#)).

Maßnahmen werden unter ["Klimaschutz"](#) und im ["Nachhaltigkeitsprogramm"](#) beschrieben.

Aspekt „Wasser“:

Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Wasser. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), Umweltpolitik des Fraport-Konzerns, S. 9.

Maßnahmen werden unter **„Natur- und Ressourcenschutz“** und im Nachhaltigkeitsprogramm, Abschnitt **„Natur- und Ressourcenschutz“** beschrieben. Unter AO4 **„Qualität des Niederschlagswassers“** werden Kennwerte dargestellt (siehe **„Umwelt“**).

Fraport bereitet aus Niederschlagswasser Brauchwasser auf: Fraport betreibt zwei Regenwasser-Aufbereitungsanlagen, die sich auf dem Gelände der CargoCity Süd und im Terminal 2 befinden. In regenarmen Zeiten wird aufbereitetes Mainwasser zu gespeist. Das Brauchwasser wird über separate Versorgungsnetze in die Bereiche Sprinkleranlagen, Toilettenspülung und Beregnung von Grünanlagen geführt. In der CargoCity Süd gibt es eine flächendeckende Brauchwasserversorgung. Im Norden des Flughafens werden die Terminals 1 und 2 mit Brauchwasser versorgt, wobei sich die Brauchwasserversorgung im Terminal 1 und den benachbarten Bürogebäuden gegenwärtig noch im Ausbau befindet.

Aspekt „Biodiversität“:

Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Biodiversität. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.

Fraport besitzt ein **„Wildlife-Management“**. Für Flugzeuge sind Kollisionen mit großen und schweren Vögeln oder mit Vogelschwärmen eine besondere Gefahrenquelle. Da zirka 90 Prozent der Vogelschläge in Flughafen-Nähe stattfinden, ist der Flughafen-Betreiber in der Pflicht, dieses Risiko zu minimieren. Anders als auf anderen internationalen Flughäfen wird in Frankfurt nicht auf die Vertreibung der Vögel, sondern auf ein spezielles Biotopmanagement gesetzt. Dabei geht es darum, das Flughafen-Gelände und sein Umfeld so zu gestalten, dass Vögel gar nicht erst angezogen und Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten vermieden werden. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine **„Bird Control“** wird ganztätig auf dem Flughafengelände sowie dem Flughafenumfeld sichergestellt. Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevante Vogelaufkommen und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge zirka 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld um Bodenbrüter nicht anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen. An Flughafen-Beteiligungen berät der Vogelschlagbeauftragte von Fraport und hilft Wildlife Managementsysteme zu implementieren.

Aspekt „Emissionen, Abwasser und Abfall“:

Bei der Fraport-Muttergesellschaft wird der Abfall von einer eigens dafür zuständigen Abteilung Abfallmanagement entsorgt. Die Emissionen werden in einer Umwelta Abteilung im operativen Bereich Flug- und Terminalmanagement erfasst. Das operative Management des Abwassers ist beim Handels- und Vermietungsmanagement angesiedelt. Unser Umweltmanagement umfasst die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), Organigramm, S. 6 – 7, Luftqualität, S. 25 – 27, Abwasser S. 33 – 35, Abfall S. 40 – 41. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich zu recyceln oder zu verwerten. Am Flughafen Frankfurt wird Abfall getrennt, unter anderem nach Papier, Glas, Verpackungsabfällen (DSD) und Restabfall. Die gesammelten Abfälle gehen entweder in hochmoderne Sortieranlagen, wo Störstoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden oder in das erst kürzlich modernisierte Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt. Der hier bei der Verbrennung erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt.

Die bei Fraport anfallenden gefährlichen Abfälle werden ebenfalls getrennt gesammelt und, soweit möglich, einem Recycling zugeführt. Wo keine Recyclingmöglichkeit besteht, werden die Abfälle in einer hierfür geeigneten Verbrennungsanlage thermisch verwertet oder in einer chemisch-physikalischen Behandlungsanlage entsorgt. Das

betrifft auch konfiszierte Materialien bei der Security. Die nationalen Gesetze werden bei den durch internationale Flügen importierten Abfälle streng angewendet. Das im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmitteln verunreinigt. Zukünftig wird Niederschlagswasser am Flughafen Frankfurt mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt.

Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen, Abwasser und Abfall siehe ["Nachhaltigkeitsprogramm"](#).

Bei unseren Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung existiert ein operatives Abfallmanagement in dessen Rahmen der Abfall gemäß den landesüblichen Gesetzen entsorgt wird. Die korrekte Entsorgung wird auch im Rahmen der Zertifizierung unserer Flughäfen in Antalya und Lima gemäß ISO 14001 regelmäßig überprüft.

Aspekt „Produkte und Dienstleistungen“:

Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen bzw. entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres [Nachhaltigkeitsprogramms](#) strategische Ziele gesetzt und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten, zum Beispiel für den [Klimaschutz](#), mit unserer [Biodiversitätsstrategie](#) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements (vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S. 6. Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort.

Aspekt „Compliance“:

Compliance ist Teil unseres Umweltmanagements am Flughafen Frankfurt, welches nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert ist. Unser Flughafen war im Jahr 1999 der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Compliance ist ebenfalls Teil der an unseren Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung implementierten Umweltmanagementsysteme, die an den Standorten Antalya und Lima jeweils ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert sind.

Für mehr Informationen siehe ["Managementsysteme"](#).

Aspekt „Transport“:

Intermodale Verkehrsanbindungen generieren im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zusätzliches Verkehrsaufkommen: Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt gegenüber Flughäfen ohne Fernbahnhof. Sie stärkt die Hubfunktion, erhöht die Passagierzahlen und verschafft uns so wichtige Wettbewerbsvorteile. Gleichzeitig ermöglicht die Verlagerung von Flug- auf den Bahnverkehr eine partielle Kapazitätsentlastung des Luftverkehrs. So können Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) von Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlegt werden, für dringend benötigte Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden. Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. Seinerzeit wurde unter dem neu erbauten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen eröffnet – der heutige Flughafen-Regionalbahnhof. Mit der Eröffnung des AIRail Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Bahn. Der Anteil des ICE-Verkehrs am Gesamtverkehr der an- und abreisenden Passagiere stieg von 3 Prozent im Jahr 1999 auf rund 20 Prozent im Jahr 2012. Der Anteil des gesamten öffentlichen Verkehrs lag im Jahr 1999 bei 23,6 Prozent. 2012 nutzten 36 Prozent der Originär-Passagiere zur An- und Abreise zum und vom Flughafen die Bahn (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress, ICE, IC, Fernzug). Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 42 Prozent. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 Prozent für das Jahr 2020 vorgesehen, der damit nun längst erreicht ist (vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S. 23 ff.).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter ["Daten und Fakten > Kennzahlen > Umwelt > Transport"](#) zu finden.

Aspekt „Intermodalität“:

Über Intermodalität wurde unter dem vorherigen Aspekt "Transport" berichtet. Fraport zielt darauf ab, den Flughafen über die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen. Hierzu arbeiten wir eng mit anderen Verkehrsträgern zusammen. 2012 nutzten beispielsweise 36 Prozent aller Originärpassagiere die Bahn zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 42 Prozent. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert – ein Angebot, das im Jahr 2012 rund 30 Prozent der Beschäftigten nutzten.

Zudem optimieren wir die Frachtlogistikkette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb (vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S.23 ff).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen, im Gesamt-Konzern liegt der Anteil bei 68 Prozent.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter "[Daten und Fakten > Kennzahlen > Umwelt > Transport](#)" zu finden.

Insgesamt:

Der Erfolg unseres Unternehmens bemisst sich unter anderem daran, wie wir als Teil der Luftverkehrsindustrie auch unserer ökologischen Verantwortung gerecht werden. Deshalb legen wir auf Umweltschutz und die Umweltverträglichkeit unserer Aktivitäten viel Wert. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Betrieb des Flughafens entstehen bzw. entstehen könnten. Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine Umweltpolitik für den gesamten Konzern verabschiedet. Diese Politik greift unter anderem die Prinzipien des UN Global Compact auf. Fraport verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen. Dabei strebt die Fraport AG an, die Umwelt zu schützen und für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichere sowie gesundheitlich unbedenkliche Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Unser Umweltmanagement gewährleistet, dass wir gesetzlichen Bestimmungen und regulatorischen Eingriffen genügen und kontinuierlich Fortschritte in allen umweltrelevanten Themen erzielen. In dem Bestreben, unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht zu werden, veranlassen wir unsere Beschäftigten an allen Standorten, an denen wir tätig sind, mithilfe geeigneter Trainingsmaßnahmen zum verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zu Gute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Unser Geschäftsmodell unterstützt einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme. Wir wirken auf die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien hin, indem wir bei der Auswahl von Produkten und Dienstleistungen ökologische Kriterien anwenden. Wir informieren jährlich in einer Umwelterklärung über unsere Umweltaktivitäten und -leistungen. Die Umwelterklärung machen wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie allen Interessierten zugänglich. Unser umfassendes Umweltmanagement konzentriert sich insbesondere auf die Themen Lärmschutz, Klimaschutz und Energieeffizienz, Intermodalität, Luftqualität und Natur- und Ressourcenschutz mit den Themen Biodiversität, Wasserverbrauch, Abwasser, Boden und Grundwasser, Gefahrgut und Gefahrstoffe sowie Abfall. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Die regelmäßige und aufwendige Überprüfung ist Ausdruck der Überzeugung, dass ein Flughafen unserer Größe im Wettbewerb nur dann dauerhaft bestehen kann, wenn er eine nachhaltige Umweltpolitik als einen kontinuierlichen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess betreibt. (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)).

Für Ziele und Leistungen siehe "[Umwelt](#)".

Aspekt „Lärm“:

In eigener Verantwortung hat Fraport für den Flughafen Frankfurt Main bereits 1993 lärmbezogene Lande- und Startentgelte eingeführt. Im Juli 2010 sind die Lärmkomponenten der Entgeltordnung weiter gespreizt worden. Sie werden nun (2011 und 2012) nach zwölf Lärmkategorien unterschieden. Diese Spreizung schlägt sich nachts besonders deutlich nieder, weil ein zusätzlicher Nachtzuschlag, abhängig davon, ob die Bewegung in den Nachtrandstunden (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr) oder in der Nachtkernzeit (23:00 – 04:59 Uhr) stattfindet, zu entrichten ist. Durch zusätzliche hohe Entgelte soll nicht nur ein wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge gegeben werden, sondern auch für eine Verlegung von Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag.

Bereits vor Inbetriebnahme der neuen Northwest-Landebahn wurden lärmmentlastende Flugverfahren erprobt. Entwickelt hat sie ein Expertengremium mit Vertretern aus Kommunen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, dem Flughafen (Fraport AG), Politik und Wissenschaft, die im Forum Flughafen und Region (FFR) angesiedelt ist. Ziel des aktiven Schallschutzes ist es, den Lärm direkt an der Quelle zu reduzieren, die Lärmimmission am Boden insbesondere für hoch belastete Gebiete zu mindern und für eine bessere Verteilung der Lärmbelastung zu sorgen. Ein erstes Maßnahmenpaket umfasst sieben lärm mindernde Verfahren. Diese wurden durch eine am 29. Februar 2012 unterschriebene Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ um 19 Maßnahmen erweitert (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>). Innerhalb der kontinuierlichen Mitarbeit in dem Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ hat Fraport für die Konzeption und

Durchführung der Maßnahmen Dedicated Runway Operations – DROps und Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad die Verantwortung übernommen.

Das Verfahren DROps sieht eine von der Betriebsrichtung abhängige Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen beziehungsweise Abflugrouten vor. Insgesamt soll durch die gezielte Schaffung von Lärmpausen eine Verminderung der Belastung von Anwohnern erreicht werden. Abwechselnd werden an Tagen ungeraden Datums DROps und an Tagen geraden Datums das konventionelle Betriebskonzept genutzt werden. Es wurde vor dem Nachtflugverbot in der Zeit von 23 bis 5 Uhr angewendet. DROps „early morning“ ist die Ausweitung des Testbetriebs auf die Zeit zwischen 5 und 6 Uhr. Der Probetrieb begann am 28. Juni 2012.

Die Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad gegenüber dem bisherigen Winkel vergrößert im Anflugbereich auf die Landebahn Nordwest den Abstand zu besiedelten Gebieten und soll schon dadurch die Lärmbelastung reduzieren. Die Fraport AG hat die Landebahn Nordwest mit zwei Instrumentenlandesystemen für die Anflugwinkel 3,0 und 3,2 Grad ausgerüstet. Bei Anflügen mit Rückenwind und schlechten Wetterbedingungen ist aus Sicherheitsgründen vorerst der bisherige Winkel von 3,0 Grad beizubehalten. Die notwendigen Genehmigungen stehen noch aus und es sind Nachweise zu erbringen, dass der erhöhte Anfluggleitwinkel den sicheren Betrieb nicht gefährdet. Der Probetrieb hat im Oktober 2012 begonnen.

Der aktive Schallschutz wird ergänzt durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die Hessische Landesregierung eine Schallschutzbereichsverordnung für den Flughafen Frankfurt Main erlassen. Sie setzt die Schallschutzbereiche fest. Darüber hinausgehend wurde ein rund 265 Millionen Euro umfassender Regionalfonds gegründet mit dem zusätzliche Leistungen des passiven Schallschutzes für private Haushalte und für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen ermöglicht werden. Zudem werden aus dem Regionalfonds Mittel bereitgestellt, um Erstattungsansprüche auf Passiven Schallschutz zeitlich vorzuziehen. Damit können solche Aufwendungen schon jetzt und nicht erst im Jahr 2016 (gesetzlicher Anspruch) beantragt und in Anspruch genommen werden. Das Budget wird durch das Land Hessen und Fraport bereitgestellt.

Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 28 Messstationen und drei mobile Messanlagen. Noch vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest im Oktober 2011 wurden die neuen Messstationen MP 14 Hochheim und MP 44 Frankfurt Lerchesberg in Betrieb genommen. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen wie zum Beispiel die Routenbelegung oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen veröffentlichen wir im Internet unter www.fraport.de.

Die Fraport AG unterstützt eine vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) initiierte und vom Darmstädter Ökoinstitut wissenschaftlich begleitete Lärmstudie, die sich über einen längeren Zeitraum mit der Erfassung und den Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit befasst. Neben einem Vergleich mit der Situation an einigen anderen Flughäfen sollen auch die Lärmimmissionen von Straßen- und Schienenverkehr in die Analyse einbezogen werden. Weiteres zum Schallschutz im Nachhaltigkeitsbericht 2012 im Kapitel „Schallschutz“ und im Nachhaltigkeitsprogramm, Abschnitt „Schallschutz“.

EN1 Eingesetzte Materialien



Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Unter AO6 „Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel“ sind die eingesetzten Hilfsmittel eingetragen.

Siehe „AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel“.



EN2 Recycling-Material



Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Die aufgeführten Materialien enthalten kein Recyclingmaterial. Derzeit werden keine recycelten Hilfsstoffe angeboten, die für Fraport gebrauchsfähig wären.



EN3 Direkter Energieverbrauch



Siehe „EN3 Direkter Energieverbrauch“.

EN4 Indirekter Energieverbrauch



Siehe "EN4 Indirekter Energieverbrauch".

Das von Fraport angebotene Produkt ist eine Dienstleistung, die in Verkehrseinheiten beziffert wird. Eine Verkehrseinheit ist entweder ein Passagier mit Gepäck oder 100 kg Fracht oder 100 kg Post. Vereinfacht ausgedrückt handelt es sich um die Beförderung von der Land- und zur Luftseite. Die eingekaufte Energie dient zur Erbringung der Dienstleistung.

EN5 Energieeinsparungen



Siehe "Klimaschutz" und "EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung".

EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höchster Energieeffizienz



Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz: Energiesparmaßnahmen beim Altbestand an Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark (siehe „Klimaschutz“). Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 "Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung" zu beachten.

EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauches



Zur Messung und Steuerbarkeit des Energieverbrauchs führt Fraport seit Herbst 2012 schrittweise am Standort Frankfurt mit dem CO₂-Controlling ein Controllinstrument ein. Es schafft Transparenz, hilft die Energiekosten zu senken und somit die Energieeffizienz zu verbessern. So können wir überprüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden und Fehlentwicklungen früh erkennen. Gleichzeitig lassen sich mit dem CO₂-Controlling die Anlagenrisiken senken und Umsetzungserfolge nach innen und außen kommunizieren. Als Datenbasis dienen die auf Gebäude, Anlage oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport-Muttergesellschaft. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bei der Sanierung und energetischen Ertüchtigung von Bestandgebäuden und bei Neubauten wird eine lebenszykluskostenorientierte Planung und Bauausführung durchgeführt. Sie führt zur Optimierung der Lebenszykluskosten und damit energetischen Einsparungen in den frühen Phasen der Planung. Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 "Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung" zu beachten.

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. 2012 nutzten 35,5 Prozent aller Passagiere die Bahn (ICE, Fern- und Regionalzüge oder S-Bahn) zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 41,6 Prozent. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 Prozent für das Jahr 2020 vorgesehen. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Fraport arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und der Deutschen Lufthansa AG an der Aufrechterhaltung des gesetzten Ziels, unter anderem mit integrierten Reiseangeboten sowie der Einbeziehung des Luftverkehrs in die Netzplanung der DB. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert, ein Angebot, das 2012 von 41,2 Prozent der Belegschaft genutzt wurde. Nicht nur Passagiere und Beschäftigte sollen für die An- und Abreise zum beziehungsweise vom Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr. Zudem optimieren wir die Frachtlogistikkette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und die Verlagerung von Luftfrachtersatzverkehr von der Straße auf die Schiene. Denn mit steigenden Frachtmengen nimmt auch deren An- und Abtransport zu – vor allem über die Straße. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. –

erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb.

EN8 Gesamtwasserentnahme



Siehe ["EN8 Gesamtwasserentnahme"](#).

AO4 Qualität des Niederschlagswassers



Siehe ["AO4 Qualität des Niederschlagswassers"](#).

Es existieren Kennwerte für das Niederschlagswasser, die den von der Stadt Frankfurt vorgegebenen Satzungswerten entsprechen. Die Einhaltung dieser Werte werden von der Behörde regelmäßig überprüft.

EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs



Die Fragestellung ist für die Fraport AG und ihre Beteiligungen in Deutschland auf Grund der günstigen Versorgungsbedingungen für Trinkwasser einerseits und des flächendeckenden Einsatzes von Wasserspartechnologien andererseits irrelevant.

EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser



An Flughäfen existieren keine Produktionsprozesse, an denen Prozesswasser zurückgewonnen wird. Brauchwasser ist unter [„EN8 Gesamtwasserentnahme“](#) abgebildet.

EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten



Mit einer Eigentumsfläche von 22,44 Quadratkilometern und einem darin befindlichen Betriebsgelände von 18,17 Quadratkilometern ist unser Airport in Frankfurt am Main von der Fläche her einer der kompaktesten Großflughäfen der Welt. Durch die optimale Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die Inanspruchnahme von Naturflächen in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region so gering wie möglich zu halten.

Wo immer realisierbar werden Freiflächen am Flughafen begrünt.

Die Flächen zwischen den Start- und Landebahnen sind mit zirka 600 ha wohl das größte, landwirtschaftlich ungenutzte Grünland in der Region. Neben einem erheblichen Anteil von in biologischer Hinsicht „geringwertigen Flächen“ (in erster Linie versiegelte Verkehrsflächen) verfügt der Flughafen auch über große Areale, die Tieren und Pflanzen als Lebensraum dienen. Dort sind unter anderem seltene kleinere Vogelarten wie Steinschmätzer, Schwarz- oder Braunkehlchen regelmäßig anzutreffen, im Frühjahr außerdem Kreuzkröten und Springfrösche.

Die exakten Angaben befinden sich unter ["EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert"](#).

EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität



Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (siehe ["Auflistung von Maßnahmegebieten"](#)).



EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume



Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen (siehe ["Auflistung von Maßnahmegebieten"](#)). Ein regelmäßiges Fauna- und Floramonitoring der Habitate ist Bestandteil des Planfeststellungsbescheids und wird extern vergeben.

Siehe auch ["Natur- und Ressourcenschonung \(Biodiversität\)"](#) und ["Freiwilliges Engagement \(Umweltfonds\)"](#).



EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität



Unsere Geschäftsaktivitäten und natürliche Biodiversität sind vereinbar. Naturnahe Flächen und deren immanente Biodiversität werden erhalten und gefördert, soweit es im Rahmen der betriebsbedingten Vorgaben möglich ist. Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten. Bei erheblichen Störungen wird zumindest gleichartiger Ausgleich oder gleichwertiger Ersatz geleistet, dessen langfristiger Funktionserhalt von uns sichergestellt wird. Fraport hat sich den Erhalt der natürlichen Biodiversität am Flughafen Frankfurt zum Ziel gesetzt und sich außerdem dazu entschlossen, auch über das Flughafen-Gelände hinaus durch seinen Umweltfonds Projekte zur Bewahrung der biologischen Diversität in der Region Rhein-Main und in Hessen zu fördern. Unsere hier vorgelegte „Fraport-Diversitätsstrategie“ erläutert unsere Grundsätze zu diesem wichtigen Themenkomplex und dokumentiert Diversitäts-Projekte am Flughafen und in der Region, die wir selbst durchführen oder finanziell unterstützen. Internationale Abkommen zum Schutz von Biodiversität, wie das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity, CBD), europäische Richtlinien, wie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie, sowie nationale Gesetze wie das Bundesnaturschutzgesetz sind eine wichtige Grundlagen im Zusammenhang mit dem Handeln in unseren Schützenswerten Räumen.

Siehe auch ["Biodiversität"](#) und ["Umweltfonds"](#).



EN15 Gefährdete Arten



Von den Aktivitäten der Fraport AG und ihrer Tochterunternehmen gehen im Regelbetrieb keine Gefahren für bedrohte Pflanzen und Tierarten aus. Lediglich bei einer Ausweitung der Betriebsgelände können solche Gefahren auftreten. In der Europäischen Union ist in solchen Fällen grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen und es sind entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Am Flughafen Frankfurt existieren Arten, die auf der Roten Liste Deutschlands geführt werden. Auf den Flächen zwischen den Start- und Landebahnen beziehungsweise den Taxiways haben sich aufgrund der extensiven Nutzung Pflanzen und Tiere angesiedelt, die andernorts bedroht sind. Diese Flächen im Betriebsbereich werden sehr selten betreten, ein Besucherdruck, wie in öffentlich zugänglichen Naturschutzgebieten ist hier nicht gegeben.

Die Konzernflughäfen außerhalb Deutschlands werden meist über internationale Banken finanziert. Dort ist ein Environmental Management Plan vorzulegen, der in der Regel auf einem Environmental Impact Assessment beruht und festlegt, wie eine Minimierung der Eingriffsfolgen erfolgen kann. Von den Konzernflughäfen werden keine Arten der jeweiligen Roten Listen gemeldet.



Siehe "EN16 Treibhausgasemissionen".

**EN17 Andere Treibhausgasemissionen**

Siehe "EN17 Andere Treibhausgasemissionen".

Der Flugverkehr im Landing und Take off-Zyklus bis 3.000 ft hat die größten Emissionen (rund 940 Tsd t CO₂). Danach folgen die an- und abreisenden Originärpassagiere (rund 270 Tsd t CO₂), der Energieverbrauch durch Infrastruktur und Fahrzeuge Dritter am Standort (zirka 180 Tsd t), und zuletzt durch Dienstreisen der Beschäftigten der Fraport AG (zirka 1 Tsd t CO₂). Auf die Emissionen des Flugverkehrs wirkt auch indirekt die auf NO_x-Emissionen basierte Entgeltordnung. Durch die einzigartige intermodale Anbindung an das lokale S-Bahnnetz und den überregionalen Fernverkehr durch den Regional- und den Fernverkehrsbahnhof werden Passagiere komfortabel vom Individualverkehr und vom Kurzstreckenflug auf die Bahn verlagert. Die Vermarktung von Energie durch eine Fraport-Tochter und ein gezieltes Stakeholder-Engagement wirken auf die CO₂-Emissionen Dritter ein. Dienstreisen werden im Wesentlichen durch die Bereisung per Flugzeug zu unseren Beteiligungen Flugzeug notwendig.

**EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen**

Der Klimaschutz ist eine der grundlegendsten Herausforderungen für die Luftverkehrsindustrie. Als Flughafenbetreiber unterstützen wir die Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft mit den Maßnahmen zum Klimaschutz im Luftverkehr. Dabei fokussieren wir unsere Aktivitäten auf Bereiche, die wir unmittelbar beeinflussen können. Das sind im Wesentlichen technische Verbesserungen an Gebäuden und Anlagen, Prozessoptimierungen sowie ökonomische Instrumente wie lärm- und emissionsabhängige Flughafen-Entgelte (siehe „Klimaschutz“).

Als eines der identifizierten Handlungsfelder mit hoher Priorität für Fraport steht der Klimaschutz im Nachhaltigkeitsprogramm mit an oberster Stelle (siehe "Wesentlichkeitsmatrix").

Darüber hinaus unterstützt Fraport verschiedene industrieweite Initiativen, die eine Verringerung der CO₂-Emissionen zum Ziel haben. Fraport beteiligt sich unter anderem an SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), einer Initiative der Europäischen Kommission und EUROCONTROL, die unter Einbezug aller am Luftverkehr Beteiligten die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsmanagements sicherstellen soll. Zu den diversen Aktionsplänen im Rahmen dieser Initiative gehört die integrierte Planung von Flügen, das heißt alle Beteiligten arbeiten daran, den Prozess vom Abdocken des Flugzeugs bis zum Erreichen des Zielterminals zu optimieren. Damit werden auch Flughäfen zu bedeutenden Akteuren im Luftverkehrsmanagement. Der Vorteil für Passagiere und Umwelt: Kürzere Flugzeiten und reduzierte Emissionen. Die Ziele von SESAR bis 2020 auf Basis 2005 umfassen eine Verdreifachung der Kapazitäten, eine Reduktion der CO₂-Emissionen pro Flug um 10 Prozent, die Erhöhung der Sicherheit um das Zehnfache und die Senkung der Flugsicherheitskosten um die Hälfte (<http://www.sesarju.eu/>)

Als Mitglied über ACI in der Air Transport Action Group (ATAG), der weltweiten Vereinigung der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, unterstützt Fraport deren Ziele: Reduktion von CO₂ um 1,5 Prozent pro Jahr bis 2020 und CO₂-neutrales Wachstum bis 2050. Dies bedeutet eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2050 von 50 Prozent gegenüber 2005 in der gesamten Branche (<http://www.atag.org/>).

Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat 2010 mit Blick auf die die Weltklimakonferenz in Cancun für die Airlines eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von 2 Prozent pro Jahr bis 2050 verabschiedet. Weiterhin beschlossen sind die Ziele, ab 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Zusätzlich hat die Umweltorganisation von ICAO, das Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), den Auftrag, bis 2013 einen globalen CO₂-Standard für die Flugzeugzertifizierung vorzuschlagen (<http://www.icao.int/>).

Fraport nimmt teil am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der Airport Carbon Accreditation geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Fraport hat bereits die Stufe 3 erreicht, in dem vor allem ein Stakeholder Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist. Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3 erreicht.

EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe



Ozon abbauende Stoffe werden im Fraport-Konzern weder produziert noch exportiert. Die Hauptanwendung ist in Kältemaschinen von Klimaanlage, wo sich die Stoffe in einem geschlossenen System befinden. Bei notwendigen Wartungsarbeiten werden die Kältemittel aufgefangen und als Abfall entsorgt. Eine absichtliche Freisetzung der Stoffe erfolgt nicht. Gelegentliche Verluste durch Undichtigkeiten können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, können in der Höhe jedoch nicht bilanziert werden.

EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen



Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka

NO_x: 264 Tonnen

Benzol: 0,4 Tonnen

PM₁₀: 9,3 Tonnen

Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Die Datenermittlung war sehr aufwendig und kostspielig, sodass sie bislang nicht nochmals durchgeführt wurde. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung. Andere Luftemissionen können wir im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit mit unseren Maßnahmen nicht beeinflussen und sind daher nicht wesentlich.

Für weitere Informationen siehe [“EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen”](#).

Andere als die unter EN 20 genannten Luftemissionen können wir im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit mit unseren Maßnahmen nicht beeinflussen und sind daher nicht wesentlich.

EN21 Abwassereinleitung



Siehe [“EN21 Abwassereinleitung”](#).

Prozesswasser fällt bei der Fraport AG nicht an.

EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode



Siehe [“EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode”](#).

Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzernstandorten darstellbar.

EN23 Wesentliche Freisetzungen



Siehe [“EN23 Wesentliche Freisetzungen”](#).

AO5 Luftqualität



Siehe "AO5 Luftqualität".

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel



Siehe "AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel".

Die bei Fraport anfallenden Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel werden in Kläranlagen behandelt.

EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention



Abfälle, die den Regelungen des Basler Übereinkommen unterfallen, entstehen in erster Linie in Firmen des produzierenden Gewerbes oder fallen bei Abfallentsorgern an; Dienstleister wie die Fraport AG beziehungsweise die Konzerntöchter haben kaum Prozesse, in denen solche Abfälle entstehen. Ausnahmen sind zum Beispiel Klinikabfälle (Y1; A4030; Fraport AG), Abfälle von Herbiziden und Pestiziden (Y4; A4030), Altöl (Y8), Öl-Wasser-Gemische beziehungsweise Kohlenwasserstoff-Wasser-Gemische (Y9; A4060). Die Entsorgung dieser Abfälle erfolgt nach dem jeweils einschlägigen Landesrecht. Über eine zwischenstaatliche Verbringung solcher Abfälle liegen uns keine Informationen vor.

EN25 Auswirkungen von Wassereinleitungen auf die Biodiversität



Einleitungen in Oberflächengewässer, die die Bedingungen des Indikators erfüllen, finden nur in sehr begrenztem Umfang statt. Soweit es sich bei der Einleitung um ehemaliges Schmutzwasser handelt, wurde dieses vor Einleitung so weit gereinigt, dass keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu befürchten sind. Gleiches gilt im Bedarfsfall auch für ablaufendes Oberflächenwasser von befestigten Flächen.

EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen



Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen beziehungsweise entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (siehe "[Nachhaltigkeitsprogramm](#)", Handlungsfelder "[Umwelt](#)" und "[Gesellschaft](#)") und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten zum Beispiel für den Klimaschutz (siehe "[Klimaschutz](#)"), mit unserer Biodiversitätsstrategie und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements. Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort (siehe "[Schallschutz](#)").

EN27 Verpackungsmaterial



Fraport verkauft im Rahmen ihrer regulären Geschäftstätigkeit keine „Produkte“, deren Verpackung anschließend zurückgenommen werden könnte oder müsste.

EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen



Es liegen keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht-

monetären Strafen bewährt worden sind.



EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr



Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück (siehe "Intermodalität").

Eine Auflistung der Kennzahlen befindet sich unter "EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr".



EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen



Die gesamten Umweltschutzausgaben und -investitionen können zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben, trennt.



AO7 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten



Siehe "AO7 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten".



Gesellschaftliche Leistungsindikatoren



Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Managementansatz LA

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im [Nachhaltigkeitsprogramm](#) unter dem Handlungsfeldern "Attraktivität als Arbeitgeber", "Aus- und Weiterbildung", "Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz", "Beschäftigungserhalt und -ausbau" sowie "Diversity" zusammengefasst.

Policy:

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 zwei eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe [„Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten“](#) und [„Fraport-Policy“](#)).

Verantwortung:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Beschäftigtenaspekte trägt, ist der Vorstand Arbeitsdirektor.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Die Fraport-Belegschaft wird regelmäßig im Hinblick auf Arbeitssicherheit und Unfallverhütung geschult. Beispiele im Jahr 2012 sind der Arbeitssicherheitstag mit unseren Auszubildenden und ein Führungskräfteforum zur Sensibilisierung der leitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine wirkungsvolle Gefahrenprävention am Arbeitsplatz. Speziell für Führungskräfte wurden weiterhin Sonderveranstaltungen zu den Themenschwerpunkten „Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz“, „Betrieberrichtlinie“, „Neue Arbeitsstättenregeln“ und „Psychische Belastungen“ angeboten. Außerdem initiierten wir 2012 wie jedes Jahr eine „Jahreshauptversammlung Sicherheit und Gesundheit“. Unter dem Motto „Ihre Gesundheit in sicheren Händen“ erhielten die anwesenden 230 Beschäftigten praktische Tipps zum sicheren Autofahren im Straßenverkehr und auf dem Vorfeld sowie für den Umgang mit Stress und psychischen Belastungen.

Das umfangreiche Schulungsangebot wurde 2012 durch die Erarbeitung eines E-Learning-Moduls für die administrativen Bereiche der Fraport AG erweitert. Dies ermöglicht effizientes Lernen, individuelle Bedürfnisse und Lerngeschwindigkeiten werden berücksichtigt (siehe [„Arbeitssicherheit“](#)).

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe [„Managementsysteme“](#)).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 57 ff).

Aspekt „Beschäftigung“:

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus ist die Fraport AG an 13 Flughäfen auf vier Kontinenten in Form von Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen vertreten (siehe ["Standorte weltweit"](#)). Als weltweit aktives Unternehmen bekennen wir uns zu den in den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen verankerten Werten und Verhaltensstandards. Um die damit verbundenen Verpflichtungen noch transparenter zu machen, haben wir 2012 einen Verhaltenskodex entwickelt, der für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG verbindlich ist. Er ist Anfang 2013 innerhalb der Muttergesellschaft in Kraft getreten und wird sukzessive im gesamten Konzern eingeführt (siehe ["Beschäftigte"](#) und ["Werte und Selbstverpflichtungen"](#)). Grundsätze und Programme in Bezug auf Einstellung von lokalem Personal durch den Flughafenbetreiber und Contractoren, Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Arbeitnehmer mit Zugang zu Sicherheitsbereichen des Flughafens und Maßnahmen, welche die Bindung der Beschäftigten an den nächsten Auftragnehmer erfordern, existieren bei Fraport nicht.

Aspekt „Arbeitnehmer- Arbeitgeber- Verhältnis“:

Fraport hat eine lange Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Wir möchten nicht nur quantitativ ein großer Arbeitgeber, sondern auch gerecht und fair sein, indem wir unseren Beschäftigten für ihre Leistung und Einsatzbereitschaft einen Ausgleich zurückgeben. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Wir bieten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik.

Der Betrieb der Fraport AG und deren Tochterunternehmen geschieht im Wesentlichen mit eigenen Beschäftigten. Diese werden zu 95 Prozent im Rahmen von Kollektivvereinbarungen beschäftigt und bezahlt. Das Risiko von Streiks, die zu Störungen des Flughafenbetriebs führen würden, ist daher äußerst gering. Dies betrifft auch sämtliche sicherheitsrelevante Bereiche wie die Sicherheitskontrollen, die Flughafen-Sicherheit und die betriebliche Sicherheit. Auf andere Vertragspartner wie auch die Kunden unserer Flughäfen können wir in Bezug auf die Arbeitszufriedenheit keinen Einfluss ausüben.

Aspekt „Arbeitsschutz“:

Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, das körperliche, seelische und psychosoziale Wohlbefinden seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes nachhaltig zu fördern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, ganzheitliche Gesundheitskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternden Belegschaft zugeschnitten sind (siehe ["Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz"](#)).

Als wesentliche Gesundheits- und Sicherheitsrisiken werden am Flughafen Frankfurt Arbeitslärm und Gefahrstoffe definiert:

Eine besondere Bedeutung hat für Fraport die Minimierung der Lärmbelastung aller am Flughafen Beschäftigten. Zur Beurteilung der Lärmexposition der Beschäftigten werden verschiedene Lärmereignisse erfasst und zeitlich gewichtet. Neben dem Hintergrundlärm, der besonders während der laufenden Abfertigung auf Position vorhanden ist, wird vor allem der Lärm betrachtet, der direkt auf die Beschäftigten beim Ausüben ihrer Tätigkeit einwirkt. Durch diese „Bausteine“ können individuelle Belastungsprofile für Arbeitsplätze, aber auch für einzelne Beschäftigte individuell berechnet werden. Anhand dieser Bewertung wird ersichtlich, in welchem Umfang Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung erforderlich sind. Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird gemäß der Maßnahmenhierarchie T-O-P vorgegangen. Das bedeutet, dass technische und organisatorische Maßnahmen vor persönlichen Maßnahmen anzuwenden sind.

Der Umgang unserer Beschäftigten mit Gefahrstoffen ist – wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fremdfirmen – nach der Betriebssicherheitsverordnung und der Gefahrstoffverordnung geregelt. Entsprechend neuer Vorschriften der Gefahrstoffverordnung sowie der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS), wurden die bisherigen Gefährdungsanalysen (Gefahrstoff-Datenblätter) überarbeitet und den gesetzlichen Regelungen angepasst. Im Jahr 2012 führte die Arbeitssicherheit zirka 140 Produktbewertungen (auch für Fremdfirmen) und Klassifizierungen durch. 5 Produkte wurden mit dem Hinweis auf mögliche krebserzeugende und umweltschädigende Eigenschaften abgelehnt. Sie wurden durch Stoffe und Produkte ersetzt, die diese Gefahrstoffeigenschaften nicht besitzen. Für die Beurteilungen wurden die aktuellsten EG- und Arbeitsschutzvorschriften berücksichtigt.

Die Verantwortung, die Fraport für die Arbeitssicherheit übernimmt, wird auch im Umgang mit Zeitarbeitern deutlich. Sie sind beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gleichgestellt und durchlaufen bei Fraport eine qualifizierte Einarbeitungsphase.

Im Hinblick auf die Arbeitssicherheit erfordern die Bauarbeiten für den Flughafen-Ausbau besondere Schutzmaßnahmen. Wo Fraport mit externen Bauunternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt (siehe ["Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz"](#)).

Der Pandemieplan/Infektionsschutzplan der Fraport AG regelt die Maßnahmen, welche die Fraport AG beim Auftreten von hochinfektiösen Krankheiten nach dem Infektionsschutzgesetz für den Standort Flughafen Frankfurt trifft. Ziele sind vor allem die Sicherung des ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetriebes sowie der Schutz der Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Aspekt „Aus- und Weiterbildung“:

Siehe ["Aus- und Weiterbildung"](#) und ["Personalentwicklung"](#)

Aspekt „Vielfalt und Chancengleichheit“:

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und befördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Für weitere Informationen siehe [„Diversity“](#).

Aspekt „Gleiche Bezahlung für Männer und Frauen“:

Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgt mittelfristig eine Erhebung und Analyse von Strukturdaten. Hierzu hat sich Fraport um eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung 2013 beworben.

LA1 Gesamtbelegschaft



Siehe ["Personal – LA1 Gesamtbelegschaft"](#).

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA2 Mitarbeiterfluktuation



Siehe ["LA2 Mitarbeiterfluktuation"](#).

Eine Aufteilung der Fluktuationsrate nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA3 Leistungen für Vollzeitbeschäftigte



Fraport bietet den Beschäftigten eine Reihe übertariflicher Leistungen (siehe ["Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung"](#) und ["Unsere Leistungen"](#)).

Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) allen Beschäftigten in gleicher Weise gewährt. Dies gilt – sofern nicht eine bestimmte Betriebszugehörigkeit Anspruchsvoraussetzung ist – auch unabhängig davon, ob es sich um ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis handelt.

Siehe auch ["Standorte weltweit"](#)

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit



Siehe ["LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit"](#).

Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aufgrund unterschiedlicher Gesetzgebungen nicht möglich. Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport-Muttergesellschaft beschäftigt waren, ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.



LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen



Siehe ["LA4 Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen"](#).



LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen



Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Der Betriebsrat ist bei Betriebsveränderungen laut Betriebsverfassungsgesetz rechtzeitig und umfassend zu informieren. Dies wurde im Rahmen von Kollektivvereinbarungen nicht präzisiert oder eingeschränkt. In der betrieblichen Praxis ist eine Ankündigungspflicht von drei Monaten üblich.



LA6 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte



Siehe ["LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen"](#).

Für Informationen zu den Arbeitsschutzausschüssen bei Fraport siehe ["Stakeholder Dialog"](#).



LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten



Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden beziehungsweise reduzieren oder ausgleichen. Die Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Arbeitsunfällen erfolgt gemäß dem Deutschen Arbeitssicherheitsgesetz.

Eine Auflistung der Berufskrankheiten und Abwesenheiten befindet sich unter ["LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten"](#).

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Gleiches gilt für Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen.

Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.



LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten



Erste Priorität des Gesundheitsschutzes bei Fraport ist es, die Gesundheit aller Beschäftigten zu fördern und zu erhalten. Zu diesem Zweck bündelt das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote. Eine Übersicht der durchgeführten Maßnahmen finden Sie [hier](#).

Unsere Beschäftigten profitieren nicht nur von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen, sondern auch von kostenlosen Gripeschutzimpfungen und maßgeschneiderten Präventionsprogrammen. Sie lernen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm kennen und erhalten wertvolle Tipps, etwa zur ergonomischen Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen. Im Rahmen der Gesundheitsförderung werden aber auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen. So stehen Informationen zu einer allgemein gesundheitsorientierten Lebensweise, über Gesundheitsgefahren, beispielsweise durch HIV/Aids oder Noroviren, oder auch Programme zur Raucherentwöhnung zur Verfügung.

Die Angebote stehen den Beschäftigten der Fraport AG, jedoch nicht Familienmitgliedern und Anwohnern offen. Familienangehörige werden nur bei Auslandseinsätzen eines Mitarbeiters oder einer Mitarbeiterin im Rahmen der berufsgenossenschaftlichen Untersuchung G 35 (und angepasst H 35) im Hinblick auf den gewählten Auslands-Arbeits- beziehungsweise Wohnort mit untersucht und beraten.

Es gibt keine Arbeiter, die in betriebliche Tätigkeiten involviert sind, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer bestimmten Krankheit zu erkranken oder bei denen viele Krankheitsfälle auftreten. Durch Organisation, Ausstattung, arbeitssicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Untersuchungen werden alle Maßnahmen für Schutz und Prävention getroffen.



LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften



Die konsequente Verwirklichung des Unternehmensziels Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hat für die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen große Bedeutung. Vorstand, Konzernbetriebsrat und Betriebsrat der Fraport AG unterstützen und fördern präventive Strategien im Arbeits- und Gesundheitsschutz mit der gemeinsamen Zielsetzung, Nachteile für Beschäftigte sowie Kosten zu vermeiden. Sie haben sich daher verpflichtet, alle Voraussetzungen zu schaffen, damit Management sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Grundsätze im betrieblichen Alltag umsetzen und weiterentwickeln können. Nach der Prämisse „Vorbeugen ist besser als heilen“ haben der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen gemeinsam eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert (siehe [“Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz”](#)).



LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte



Siehe [“LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte”](#)

Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Mitarbeiterkategorie kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.



LA11 Programme für das Wissensmanagement und lebenslanges Lernen



Wir möchten unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die lebenslange, kontinuierliche Adaption der fachlichen und persönlichen Kompetenzen an ein komplexes Lebens- und Arbeitsumfeld ermöglichen. Für mehr Informationen siehe [“Aus- und Weiterbildung”](#).



LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung



Siehe [“LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung”](#).

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.



Siehe ["LA13 Zusammensetzung Beschäftigte"](#).

Die Daten wurden bisher nicht nach Arbeitnehmerkategorien erfasst. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. Eine Angabe der Personen in leitenden Organen nach Geschlecht und Altersgruppen und Zugehörigkeit zu Minderheiten ist für den Konzern noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen. Eine solche Erhebung wird in Zukunft angestrebt.



LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen



Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgt mittelfristig eine Erhebung und Analyse von Strukturdaten. Hierzu hat sich Fraport um eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung 2013 beworben.



Menschenrechte

Managementansatz HR



Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im [Nachhaltigkeitsprogramm](#) unter den Handlungsfeldern ["Diversity"](#) und ["Beschaffung"](#) zusammengefasst.

Policy:

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 zwei eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe [„Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten“](#) und [„Fraport-Policy“](#)).

Zentrale Risiken und Chancen/Impact Assessment:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Die Risikoabschätzung erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen die Fraport auf das Umfeld hat (Impact Assessment) (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 57 ff).

Verantwortlichkeit:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Menschenrechtsaspekte trägt, sind die Vorstandsvorsitzenden.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult (siehe ["Einhaltung der Menschenrechte"](#)).

Um den gestiegenen Compliance-Anforderungen gerecht werden zu können, hat Fraport 2012 spezielle E-Learning-Kurse entwickelt, mit deren Einführung im Februar 2013 begonnen wurde. Sie sollen die positive Fraport-Wertekultur sowie unsere Beschäftigte in ihrem korrekten Verhalten unterstützen und über die Vielfalt von Themen im Compliance-Bereich informieren (siehe ["Werte und Selbstverpflichtungen > Best-Practice-Beispiel"](#)).

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe **„Managementsysteme“**).

Aspekt „Investitions- und Beschaffungspraktiken“:

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland. Generell gewährleistet die Fraport AG bei der Ausschreibung von Leistungen die Anwendung nationaler und internationaler Gesetze und Übereinkommen. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Seit Beginn 2013 haben wir dies um einen Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG ergänzt, dessen Einhaltung wir von unseren Zulieferern erwarten. Er basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact und ist Bestandteil aller Ausschreibungen und Verträge (siehe **„Neue Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten“**).

Aspekt „Gleichbehandlung“:

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und befördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt (siehe **„Diversity“**).

Aspekt „Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen“.

Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs. Im Fraport-Konzern sind 95 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst.

Aspekt „Kinderarbeit“:

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet.

Aspekt „Zwangs- und Pflichtarbeit“:

Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei. Fraport unterstützt hier im Rahmen der Möglichkeiten, wie zum Beispiel der Verfügungstellung von entsprechenden Videoauswertungen. Erkenntnisse über sicherheitsrelevante Sachverhalte werden in Meetings ausgetauscht, damit alle im Bereich Sicherheit tätigen Organisationen und Behörden sich gegenseitig unterstützen. Vor dem Austausch von Daten werden die jeweiligen Datenschutzbeauftragten um entsprechende Prüfung und Zustimmung gebeten.

Es existieren auf Basis von Anforderungen seitens der Behörden verschiedene Sicherheitssysteme in Abhängigkeit von Infrastruktur, Prozessen und Risiken. Als Beispiel seien kurzzeitige Ausweissperren (10 Minuten) genannte. Dieses verhindert die kurzfristige wiederholte Nutzung eines Ausweises an Türen. Wo immer möglich, werden Mitarbeiterübergänge zwischen Schengen und Non-Schengen Bereichen in unmittelbarer Nähe zu einer Grenzkontrollstelle installiert.

Darüber hinaus gibt es in Flughafenbenutzungsordnung sowie der Ausweisordnung klare Richtlinien für alles Ausweisinhaber sowie Regelungen bei Missbrauch bis hin zum Entzug von Ausweisen / Zutrittsberechtigungen.

Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei und nicht bei Fraport.

Aspekt „Sicherheitspraktiken“:

Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§5 LuftSiG). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafen-Betreiber (§8 LuftSiG) sowie die Fluggesellschaften (§9 LuftSiG) durchzuführen haben. Die Luftsicherheitsmaßnahmen gemäß §5 LuftSiG liegen in der Verantwortung der Bundespolizei. Diese hat die Fraport AG, FraSec GmbH und einen weiteren Dienstleister beauftragt, die Luftsicherheitskontrollen durchzuführen. Hierzu gehören vor allem die Personen- und Handgepäckkontrollen sowie die Reisegepäckkontrollen.

Der Flughafen-Betreiber selber ist im Rahmen der Eigensicherung verpflichtet, Sicherheit und Ordnung auf dem Gelände des Flughafens als Voraussetzung für ungestörte betriebliche Abläufe zu gewährleisten. Das gesamte Flughafen-Gelände muss den vorgeschriebenen Sicherheitsstandards genügen. Diese richten sich nach den Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes sowie den gültigen EU-Verordnungen und sind hinsichtlich ihrer Kritikalität in unterschiedlich zu sichernde Bereiche unterteilt. Dem Flughafen-Betreiber obliegt die Verantwortung der Durchführung von Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie den Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Flughafens (Critical Parts). Dazu gehören auch die Kontrolle sogenannter Flughafenlieferungen (Lieferungen von Gütern in die sicherheitskontrollierten Bereiche, die nicht der Bordverpflegung dienen) und die Kontrolle zur Mitnahme verbotener Gegenstände, die zur Ausführung von Arbeiten in den Sicherheitsbereichen zwingend erforderlich sind. Mit der Durchführung der Kontrollen hat die Fraport AG die FraSec GmbH beauftragt. Die Fraport AG unterliegt bei den Eigensicherungspflichten gemäß §8 LuftSiG den Vorgaben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Aufsichtsbehörde.

Die Fraport AG hat in den letzten beiden Jahren in einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmern vom "Datenschutz", "Produktmanagement", "Video" und "Unternehmenssicherheit" unter Beteiligung des Betriebsrates das Datenschutzkonzept für den Einsatz von Videotechnik auf dem Flughafengelände überarbeitet und weiter optimiert. Das neue Konzept gibt jetzt noch klarere, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer und den internen Errichter, für die Installation, Konfiguration und Nutzung aller Videodaten. Darüber hinaus wurde ein neuer Genehmigungsprozess etabliert, der maßgeblich auf der Benennung von Videobeauftragten durch die nutzenden Bereiche basiert. In dieses Konzept wurden neue Anforderungen durch Behörden integriert. Durch diese Maßnahmen ist weiterhin sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten vereinbar sind. Bordkarten enthalten seit einiger Zeit 2D Barcodes, in denen personenbezogene Daten der Passagiere hinterlegt sind. Die Systeme zur Verarbeitung der Daten wurden von Fraport in Zusammenarbeit mit Kunden und dem Datenschutz so konzipiert und realisiert, dass personenbezogene Daten dem Kontrollpersonal für Kontrollzwecke lediglich angezeigt, jedoch nicht gespeichert oder anderweitig verarbeitet oder genutzt werden. Dies ist für den Betrieb des Flughafens nicht notwendig. Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Dieses erfolgt in Frankfurt mittels eines neuen Ausweisverwaltungssystems sowie zukünftig neuer Zutrittskontrollsysteme sowohl für Gates als auch alle anderen Zugänge zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen. Die Fraport AG hat zum Schutz der Daten sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Neben dem Abschluss einer Betriebsvereinbarung zur Regelung mit dem Umgang der Daten müssen sämtliche Nutzungsänderungen mit dem Datenschutzbeauftragten und dem Betriebsrat abgestimmt werden. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet werden dokumentiert, so dass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Luftsicherheitsassistenten sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter dahingehend, dass Unkonventionelles stets als gefährlich einzustufen ist. Das betrifft in erster Linie gefährliche Gegenstände, die nicht in den Sicherheitsbereich beziehungsweise an Bord eines Luftfahrzeugs gelangen dürfen. Unkonventionell bedeutet aber auch, die Behörden zu informieren, wenn bspw. ein Passagier mehrere verschiedene Pässe mit sich führen sollte. Ein solches Auffinden betrifft nur die Kontrolle der Person und / oder des Handgepäckes. Bei der mehrstufigen Reisegepäckkontrolle ist ein solches Auffinden über die Auswertung des Röntgenbildes eher als Zufallsfund einzustufen, da hier nur das Kriegswaffenkontroll-Gesetz und IATA-Vorlagen maßgeblich sind.

Aspekt „Rechte der Ureinwohner“:

Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen (siehe [HR9 "Verletzungen der Rechte von Ureinwohnern"](#)).

Prüfungen:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe ["Managementsysteme"](#)).

Nachbesserungen:

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden (siehe [HR11 "Anzahl der Beschwerden im Bezug auf Menschenrechte"](#)). Aus diesem Grund mussten keine Nachbesserungen erfolgen.

Im Berichtszeitraum wurden keine erheblichen Investitionsvereinbarungen zum Abschluss gebracht, durch die Fraport Anteile an einer anderen Organisation erworben hat oder durch die ein Investitionsprojekt initiiert wurde, das wesentlich für die Bilanz war.

Generell wird bei der Ausschreibung von Leistungen gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe "[Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten](#)").



HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden



Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit wesentlichen Zulieferern und Auftragnehmern aufgrund von Menschenrechtsaspekten abgelehnt oder kamen nur unter Aufnahme zusätzlicher Rahmenbedingungen zustande.

Anders als ein produzierendes Unternehmen hat die Fraport AG eine heterogene Bedarfsstruktur. Die Bedarfe der Fraport AG reichen von Architektenleistungen über die Erstellung kompletter Gebäude bis hin zu deren Instandsetzung, vom Büromaterial über Rechenzentrumsleistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Fraport stellt bei der Ausschreibung von einzelnen Leistungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe "[Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten](#)").



HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten



Ziel des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) ist es, Benachteiligungen von unter anderem Beschäftigten aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen. Die Führungskräfte der Ebenen 1-4 und die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden daher regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Auszubildende sowie Trainees sollen ebenfalls umfassend über das AGG informiert werden (siehe "[Menschenrechte](#)").

Eine quantitative Aussage zu den Stunden, die insgesamt für Schulungsmaßnahmen zu Richtlinien und Verfahrensweisen zu Menschenrechtsaspekten aufgewendet wurden, sowie zum Prozentsatz der geschulten Mitarbeiter, ist zurzeit noch nicht möglich.



HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen



Im Berichtszeitraum erfolgten keine Klagen mit Bezug auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG).



HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass die freie Ausübung der Rechte der Mitarbeiter auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gefährdet sind.

Entsprechend der Fraport eigenen Grundwerte Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit,

Transparenz, Loyalität und Fairness haben wir den Anspruch sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsvoll zu wirtschaften. Über unsere Verhaltenskodizes verpflichten wir sowohl unsere eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf diese Standards (siehe ["Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten"](#)).

HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Kinderarbeit besteht.

Der Fraport-Konzern setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. An allen Konzernstandorten hat sich Fraport zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich dran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zu Grunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe ["Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten"](#)).

HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Zwangsarbeit besteht.

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und hat sich der Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich dran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zu Grunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe ["Neue Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten"](#)).

HR8 Schulung des Sicherheitspersonals



Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals erfolgt gemäß behördlicher und interner Vorgaben und beinhaltet auch die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit Personen und Eigentum. Die Schulungsanforderungen gelten sowohl für das Sicherheitspersonal der Fraport AG als auch das der Tochtergesellschaft Fraport Security Services (FraSec) GmbH.

HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern



Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von

HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren

Eine Angabe der Gesamtzahl der Beteiligungen des Fraport-Konzerns, sortiert nach Ländern, ist hier zu finden (siehe ["Profil"](#)).

Im Berichtszeitraum war keine der Beteiligungen Gegenstand einer Bewertung und/oder Folgenabschätzung hinsichtlich Menschenrechten.

HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

Gesellschaft

Managementansatz SO

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter den Handlungsfeldern "Schallschutz", "Luftqualität", "Compliance/Governance" und "Regionales Engagement" zusammengefasst. Siehe dazu ["Nachhaltigkeitsprogramm"](#).

Policy:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz, siehe hierzu Kapitel ["Schallschutz"](#).

Verantwortlichkeit:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Gesellschaftsaspekte trägt, sind die Vorstandsvorsitzenden.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Ein wesentliches Handlungsfeld für Fraport ist der Schallschutz. Um mit den Bürgern in der Region in Dialog zu treten, verfügt die Fraport AG über ein „Info-Mobil“, welches im Umland des Flughafens unterwegs ist. Fraport-Mitarbeiter können als Botschafter agieren und an den Einsätzen in der Region teilnehmen. Im Vorfeld der Einsätze finden Schulungen statt, welche unter anderem die Themen Lärm, Flugrouten und Schallschutz bedienen.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz. Für mehr Informationen zum Fluglärmmonitoring siehe ["Monitoring aktiver Schallschutz"](#) und ["Fluglärmmonitoring"](#).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 57 ff)

Aspekt „Gemeinwesen“:

Mehr als 57 Millionen Fluggäste pro Jahr und 20.700 Beschäftigte – in Frankfurt betreibt die Fraport AG mit dem Flughafen Frankfurt ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz und trägt damit maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in Deutschland und der Rhein-Main-Region bei. Mit rund 78.000 Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt Deutschlands größte Arbeitsstätte, und er schafft Beschäftigungsimpulse für viele Tausend weitere Arbeitsplätze in der Region. Zugleich belastet Fluglärm die Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen. Beide Aspekte, die positiven wie die belastenden, begründen unsere große gesellschaftliche Verantwortung (für mehr Informationen siehe ["Mehrwert für die Region"](#) und ["Schallschutz"](#)).

Aspekt „Korruption“:

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung bzw. Aufdeckung von Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte Hinweisgebersystem. 2009 hat Fraport in der Muttergesellschaft das [elektronische Hinweisgebersystem BKMS®](#) eingeführt. Fraport-Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden können rund um die Uhr vertrauliche Hinweise zu Unregelmäßigkeiten über eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben. Der Zugang erfolgt über die Fraport-Website. Weltweit können so zu jeder Zeit Informationen zu Korruption, Wirtschaftskriminalität und Verletzungen der Verhaltensstandards vertraulich gemeldet werden. Die Anonymität des Hinweisgebers wird systemseitig sichergestellt. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft und gegebenenfalls werden Sanktionen eingeleitet. Das sogenannte Whistleblower-System wurde 2009 auch bei unserer Konzerntochter Fraport Twin Star Airport Management AD in Varna und Burgas, 2010 an unserem Standort Antalya und 2011 in Lima eingeführt.

Darüber hinaus hat Fraport seit dem 1. Dezember 2011 eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau beauftragt, die ebenfalls Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegennimmt. Sie unterliegt dem Anwaltsgeheimnis und steht Personen innerhalb und außerhalb des Unternehmens, die sich nicht an die zuständigen internen Stellen wenden möchten, als Ansprechpartnerin zur Verfügung.

Seit 2003 steht darüber hinaus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Frankfurt eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Weitere Informationen zu den Hinweisgebersystemen finden Sie unter ["Hinweisgebersysteme"](#).

Aspekt „Politik“:

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe ["Unsere Stakeholder"](#) und ["Stakeholder-Engagement Fraport AG"](#)).

Siehe auch [SO5 "Politische Positionen und Lobbying"](#).

Aspekt „Wettbewerbswidriges Verhalten“:

„Nachhaltigkeit sichern“ ist eines der fünf Kernelemente der Agenda 2015 (siehe [„Nachhaltigkeitsstrategie“](#)). Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation. Verbindlich sind auch die Fraport-eigenen Grundsätze sowie interne Richtlinien, wie die Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten und der [Fraport-Corporate-Governance-Kodex](#).

Für mehr Informationen siehe ["Werte & Selbstverpflichtungen"](#).

Aspekt „Compliance“:

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance Kodex und wird regelmäßig entsprechend den Empfehlungen und Anregungen der Regierungskommission überprüft und weiterentwickelt, zuletzt am 27. September 2010. Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand der Fraport AG gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab und veröffentlicht sie im Geschäftsbericht. Daneben enthält der Geschäftsbericht auch den detaillierten Corporate Governance Bericht des Unternehmens und den Bericht des Aufsichtsrats mit weiteren Aussagen zur [Corporate Governance](#).

SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen



Als wesentlicher Geschäftsstandort gilt der Flughafen Frankfurt. Der Flughafen Frankfurt ist ein herausragender Wirtschafts- und Standortfaktor für das Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus: Er ist Unternehmensmagnet und Ausbildungszentrum sowie mit mehr als 78.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen – insgesamt über 500 – haben sich im Umfeld des Flughafens niedergelassen. Diese wiederum ziehen zahlreiche Dienstleister an, die für weitere Beschäftigung sorgen. Den 35 Millionen Konsumenten, die im Umkreis von 200 Kilometern um den Flughafen wohnen, bieten wir Reisemöglichkeiten zu 295 Zielen auf der ganzen Welt (für mehr Informationen siehe ["Mehrwert für die Region"](#) und ["Beschäftigungserhalt"](#)).

und -ausbau“).

Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und zur sozialen Stabilität an ihren Standorten. 2012 haben wir an unsere Beschäftigten rund 948 Millionen Euro an Löhnen und Gehältern gezahlt sowie zirka 120 Millionen Euro direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2012 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,442 Milliarden Euro. Von unseren Aufträgen mit einem Volumen von 733 Millionen Euro gingen rund 51 Prozent an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flughafen-Betreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen (siehe [“Wertschöpfung”](#)).

An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für zehntausende von Arbeitsplätzen sowie der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2012 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe [“Schallschutz”](#)).

Auch an allen anderen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung leisten wir einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, siehe [“Standorte weltweit”](#). Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 100 Prozent.

Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (siehe Kapitel [“Unsere Stakeholder”](#) und [“Stakeholder-Engagement Fraport AG”](#)).

SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften



Flughäfen tragen mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und erstklassigen Verkehrsanbindungen maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei. Allerdings entstehen durch die Geschäftstätigkeiten auch Belastungen, die auf die lokalen Gemeinschaften negative Auswirkungen haben (siehe [“Mehrwert für die Region”](#)). Dabei ist ein wesentlicher Aspekt der Fluglärm (siehe auch [“Schallschutz”](#)).

SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen



An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für zehntausende von Arbeitsplätzen sowie der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2012 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe [“Schallschutz”](#)).

A08 Personen, die vom Flughafen-Betreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen



Im Berichtszeitraum gab es im Konzern (inklusive Konzernbeteiligungen) keine Fälle, in denen Personen umgesiedelt oder vertrieben wurden.

SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen



Alle wesentlichen Geschäftseinheiten und Tochtergesellschaften (entspricht Konsolidierungskreis) werden zu 100 Prozent auf Korruptionsrisiken hin untersucht. Bei allen durch die Konzernrevision durchgeführten Prüfungen in den Geschäftseinheiten und Tochtergesellschaften wird zukünftig auch die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems (IKS) für die jeweils geprüften Geschäftsprozesse und Tochtergesellschaften, auch mit Blick auf mögliche Korruptionsrisiken geprüft. Durchschnittlich finden jährlich rund 25 Prüfungen statt.



SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Beschäftigten



In den Schulungsprogrammen wurden bis 2012 kumuliert 1.525 Beschäftigte geschult, davon 55 neue Führungskräfte. Der Anteil der geschulten Führungskräfte bei der Fraport AG liegt damit bei annähernd 100 Prozent. Seit 2007 wurden durch die Konzernrevision und das WerteManagement Schulungs- und Informationsveranstaltungen in den Beteiligungen zum WerteManagement und der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems durchgeführt. Die seit 2007 geschulten Führungskräfte bei den Tochtergesellschaften belaufen sich auf 264 Personen. Sämtliche Geschäftsführer der deutschen und ausländischen Beteiligungen und deren erweiterte Führungsmannschaft wurden zum Thema Integrität und Antikorruption geschult. Das Hauptaugenmerk galt im Jahr 2012 der Vorbereitung von E-Learning Schulungen, die ab Februar 2013 an einen erweiterten Mitarbeiterkreis ausgerollt werden. Gemäß des neuen Schulungskonzepts werden nunmehr 3.532 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Vorstand bis zum Sachbearbeiter zu verschiedenen Themen der wertebasierten Compliance geschult. Dieser Mitarbeiterkreis wird in 2013 einen Einführungskurs zur wertebasierten Compliance, zur Vertrauenskultur, zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zum Umgang mit Geschenken und Einladungen erhalten, die verpflichtend zu bearbeiten sind.



SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen



2012 wurden bei der Fraport-Muttergesellschaft sechs Korruptionsvorwürfe und in den Fraport Beteiligungen drei Korruptionsvorwürfe gemeldet und untersucht. In einem Fall in einer Beteiligung hatte sich der Vorwurf bestätigt und der betroffene Mitarbeiter wurde entlassen. Eine Sachverhaltsklärung bei einer anderen Beteiligung ist noch nicht abgeschlossen. In allen anderen Fällen konnte nach der Klärung des Sachverhalts der Korruptionsvorwurf nicht bestätigt werden.



SO5 Politische Positionen und Lobbying



Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe ["Unsere Stakeholder"](#) und ["Stakeholder Engagement der Fraport AG"](#)).

Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden [Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen](#), [Airports Council International Europe](#) und [World](#). Fraport ist darüber hinaus auch Mitglied des [Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft \(BDL\)](#). BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Für Fraport hat die Verbandsarbeit einen hohen Stellenwert. Verbandsarbeit fördert Austausch und Kooperation mit anderen Flughäfen zu aktuellen verkehrspolitischen und branchenspezifischen Themen. Bei der ADV steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Fokus, bei ACI EUROPE bzw. ACI WORLD der Europäische beziehungsweise Internationale Luftverkehr. In Europa ist besonders der Austausch zwischen den Hubflughäfen wichtig, da hier gemeinsame Positionen, Strategien und Lösungsansätze abgestimmt werden können. Verbandsarbeit wird praktiziert zu diversen Themen auf Fachbereichsebene (zum Beispiel Umweltpolitik, Sicherheitsthemen, Passagierrechte, Infrastrukturentwicklung, Single European Sky, usw.). Auch der Fraport-Vorstand ist aktiv in den Führungsgremien der Verbände tätig.

Siehe auch ["Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften"](#) sowie ["Beschäftigungserhalt und -ausbau"](#).

SO6 Zuwendungen an Parteien und Politiker

Das Unternehmen leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.

SO7 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten

Im Jahr 2012 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.

SO8 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften

Fraport wurden 2012 keine wesentlichen Bußgelder aufgrund Verstoßes gegen Rechtsvorschriften auferlegt.

Produktverantwortung

Managementansatz PR

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Sicherheit im Luftverkehr" und "Kundenzufriedenheit" zusammengefasst (siehe "[Nachhaltigkeitsprogramm](#)").

Policy:

Bei allen Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsplänen haben wir die Verantwortung für unser Produkt im Blick. Die Verpflichtung unseren Kunden, der Gesellschaft und der Umwelt gegenüber endet nicht damit, dass wir ein neues Terminal erstellen, eine neue Landebahn gebaut haben oder der Passagier am Gate ins Flugzeug steigt. Unsere Qualitätsmanagement- und Kontrollsysteme, das Sicherheitsmanagement und viele unserer Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, dass Airlines, Passagiere, Mieter oder Besucher am Ende des Tages auf einen angenehmen, reibungslosen Aufenthalt am Airport Frankfurt zurückblicken können. Mit dem Projekt "Great to have you here!" verfolgt Fraport das Ziel, den Flughafen Frankfurt vor allem für Umsteigepassagiere noch attraktiver zu gestalten und allen Passagieren ein angenehmes Reiseerlebnis zu verschaffen (für mehr Informationen siehe "[Kunden](#)").

Verantwortlichkeit:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die Produktverantwortung trägt, sind die Vorstandsvorsitzenden.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Um auf Notfälle vorbereitet zu sein, werden am Flughafen Frankfurt regelmäßig verschiedene Notfallübungen durchgeführt, beispielsweise

- Planübungen
- Übungen zur Brandbekämpfung und Personenrettung
- Übungen zur Benachrichtigung von Angehörigen, betroffenen Airlines, Medien und Öffentlichkeit
- Übungen zur psycho-sozialen Erstbetreuung von unverletzten Überlebenden, ihren Angehörigen und den Helfern.

Neben kleineren Übungen, wie zum Beispiel der Evakuierung von Personen aus der Skyline, wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben und der internationalen Richtlinien der ICAO am Flughafen Frankfurt auch alle zwei Jahre eine Vollübung durchgeführt, in der komplexe Notfälle geübt werden. In erster Linie wird dabei das effektive Zusammenwirken von internen und externen Einsatzkräften überprüft. Als Grundlage für Planung und Koordination dieser Übungen dient die Fraport-Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT). Die Übungsszenarien werden so realitätsnah wie möglich geplant und durchgeführt, um alle Parameter des Alarmplans zu überprüfen – die

Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkehrungen, aber auch die Qualifikationen des Einsatz- und Hilfspersonals.

Spezielle Aus- und Weiterbildungen erfolgen für die Beschäftigten in der Notfallinformationszentrale und in Special Assistance Teams (SAT) (vgl. ["Sicherheitsleistungen"](#)).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 57 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen siehe ["Kundenzufriedenheit"](#).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2012](#), S. 57 ff)

Aspekt „Kundengesundheit und -sicherheit“:

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit höchste Priorität (siehe ["Wesentlichkeitsmatrix"](#)). Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe ["Sicherheit im Luftverkehr"](#)).

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der Schallschutz (siehe ["Schallschutz"](#)). Fluglärm ist für die Anwohner in der näheren Umgebung des Flughafens Frankfurt ein zentrales Thema. Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Die zweifellos gegebene Belastung vieler Flughafen-Nachbarn ist für uns Anlass, die Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm fortzusetzen. Dies gilt umso mehr, als das Verkehrsaufkommen mit dem Ausbau des Flughafens und der neuen Landebahn Nordwest weiter zunehmen wird. Ein wirksames Instrument, um die Belastungen für die Anwohner des Flughafens durch Fluglärm zu verringern, ist der aktive Schallschutz (siehe ["Aktiver Schallschutz"](#)). Die Wirksamkeit der Maßnahmen, die im Sommer 2010 in Form eines ersten Maßnahmenpakets vom Expertengremium aktiver Schallschutz im Rahmen des Forums Flughafen und Region vorgelegt worden sind, wird anhand des Frankfurter Fluglärmindex überprüft. Weitere Programme und Verfahrensweisen zur Lärmbelastung in der Region sind das Lärmmonitoring, der aktive Schallschutz am Boden, die lärmbezogenen Flughafen-Entgelte, die Lärmwirkungsstudie und das passive Schallschutzprogramm (siehe ["Passiver Schallschutz"](#)).

Um das Vogelschlagrisiko am Flughafen Frankfurt und an den Konzernflughäfen zu verhindern, existiert ein Vogelschlagmanagement.

Ein Wildlife Control Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des potentiellen Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine Bird Control wird ganztagig auf dem Flughafen sichergestellt. Die Bird Control wurde am Flughafen Frankfurt um das Betriebsgelände der Landebahn Nordwest weiter ausgedehnt und gilt für das Flughafengelände und das Flughafenumfeld.

Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevante Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge mind. 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld um Bodenbrüter nicht anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen.

Aspekt „Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen“:

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, Qualität der Dienstleistungen sowie Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein Integriertes Managementsystem eingeführt (für mehr Informationen siehe ["Managementsysteme"](#)).

Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die [Flughafen-](#)

Benutzungsordnung. Des Weiteren gilt die **EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“**. Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (vgl. <http://www.icao.int/>). Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§ 8–9).

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 57 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit siehe **„Kundenzufriedenheit“**.

Aspekt „Werbung“:

Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.

Aspekt „Schutz der Kundendaten“:

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind vor allem auch die Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein Integriertes Managementsystem eingeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele (Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit) unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen. Im Bereich Flughafen-Management gehört die Fraport AG zu den Ersten, deren Integriertes Managementsystem TÜV zertifiziert wurde. Dieses Zertifikat bestätigt die Qualität unserer Dienstleistungen sowie die Verlässlichkeit und Kundenorientierung unseres Unternehmens (vgl. **„Managementsysteme“**).

Aspekt „Compliance“:

Das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln fassen wir unter dem Begriff Compliance zusammen. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte Wertemanagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System (CMS). Die Weiterentwicklung des CMS orientiert sich an dem neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben macht für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente. Zur weitergehenden Verzahnung der Teilsysteme Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem verfolgt Fraport einen integrativen, risikoorientierten Lösungsansatz in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk COSO II. Dazu wurde 2012 ein unterstützendes IT-Tool bei der Fraport AG eingeführt. Organisatorisch wird die Vernetzung der einzelnen Teilsysteme durch die Gremien Risikomanagementausschuss und Compliance Board gewährleistet. Letzteres erarbeitet einheitliche Vorgaben und befasst sich mit konkreten Compliance-Vorfällen. Es berichtet an den Vorstand, der zudem regelmäßig eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzern-Risiken erhält. Auf dieser Grundlage informiert der Vorstand den Aufsichtsrat.

Wegen der zunehmenden Bedeutung von Compliance für den Erfolg unseres Unternehmens, hat der Vorstand im Oktober 2012 den Zentralbereich „Compliance, Werte und Risikomanagement“ mit der Organisation des Compliance Management Systems beauftragt.

Wir verstehen das Compliance Management System als ein systematisches Instrument zur Sicherstellung rechts- und regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Durch vorbeugende organisatorische Maßnahmen soll gleichzeitig das Haftungsrisiko für das Unternehmen, dessen Leitungs- und Überwachungsorgane und jeden einzelnen Beschäftigten minimiert werden. Die wertebasierte Unternehmenskultur ist weiterhin die Basis der Weiterentwicklung des Compliance Management Systems (siehe **„Compliance- und Wertemanagement“**).

Aspekt „Business continuity und Notfallmanagement“:

Der strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ hat abteilungsübergreifend ein neues Business Continuity Management aufgebaut, in das die Integration des Notfallmanagements erfolgt und das weiterführende Pläne erarbeitet, die bei größeren Störfällen zur Anwendung kommen sollen. Die Fraport AG hält derzeit bereits ein über alle Abteilungen übergreifendes Notfallmanagement-System vor, das ausgehend von der Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT) installiert wurde und wendet dies bei allen Störungslagen an. Dabei wird jede einzelne Störung und deren Abarbeitung dokumentiert. Im vergangenen Jahr stand hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere das Thema Winterdienst auf dem Programm. Hierbei wurden auch der Krisenstab in unserer Notfallzentrale (ERIC – Emergency Response and Information Center) aktiviert. Gestrandete Passagiere wurden über das vorgehaltene SAT-Team (Special Assistance Team) betreut. Es handelt sich dabei um

freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG, die sich als psychosoziale Ersthelfer und als Care-Team betätigen. Das Notfall- und Krisenmanagement besteht aus folgenden Elementen (vgl. **„Sicherheitsleistungen“**):

- Notfallplanung
- Krisenvorsorge
- Emergency Response and Information Center (ERIC)
- Notfallinformationszentrale (NIZ)
- Special Assistance Team (SAT)
- Notfallübungen
- Flughafenfeuerwehr
- Flughafensicherheit
- Sicherheitsleitstelle
- Medizinische Dienste

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (vgl. **Geschäftsbericht 2012**, S. 57). Zu den Ereignissen, welche die Service-Qualität am Flughafen beeinträchtigen können, gehört bspw. ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystems (INFOplus) oder des Zugangssystems MACS. Im Managementsystemhandbuch der Fraport AG sind für jeden Ausfall Verfahrensanweisungen festgeschrieben, die zur Bewältigung dienen. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Verfahrensanweisungen ist der Personaleinsatz.

Aspekt „Servicequalität“:

Die Service-Qualität wird durch folgende Instrumente erhoben:

1. Fraport-Passagierbefragung (siehe **Kundenzufriedenheit**)

- Jeden Monat werden mehr als 2.400 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Frankfurter Flughafen insgesamt sowie mit einzelnen Kriterien (zum Beispiel Wartezeit an der Sicherheitskontrolle oder Freundlichkeit der Mitarbeiter an den Info-Schaltern) befragt. Die Erhebung findet in den Gates statt und ist mit der Dauerfluggastbefragung „Fraport-Monitor“ verknüpft.
- Analyse: Ausgewertet werden für die Globalzufriedenheit und die einzelnen Aspekte jeweils die Anteile der Passagiere, die (auf einer Schulnoten-Skala mit sechs Ausprägungen) eine der beiden besten Bewertungs-Optionen gewählt haben (sogenannte „Top-Box“). Beispiel: Die nach dieser Methode berechnete Globalzufriedenheit betrug im Jahr 2012 insgesamt 80 Prozent, das heißt 80 von 100 Befragten haben das Item „Wie zufrieden waren Sie alles in allem mit dem Flughafen Frankfurt?“ mit Note 1 oder 2 bewertet.

2. ASQ (Airport Service Quality) Survey

- ASQ ist eine vom internationalen Flughafenverband ACI initiierte Passagier-Zufriedenheitsstudie, an der rund 200 Flughäfen weltweit teilnehmen. Auch hier haben die Fluggäste die Möglichkeit, bei einer Abfrage im Gate-Bereich ihre Zufriedenheit mit dem Flughafen insgesamt („Overall Satisfaction with the Airport“) sowie mit speziellen Leistungen am Airport anzugeben. Die Erhebung erfolgt per Fragebogen.
- Analyse: Verfolgt wird zum einen die Entwicklung der eigenen Befragungswerte über die Zeit und zum anderen die jeweilige Position Frankfurts in Relation zu Vergleichsflughäfen.

Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen und regelmäßigen Austausch.

Aspekt „Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen“:

Die FraCareServices GmbH ist ein Tochterunternehmen der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Die FraCareServices GmbH bietet ihren Betreuungsservice mobilitätseingeschränkten und behinderten Personen nach Bestimmung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006.

Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit speziell ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vgl. <http://www.fracareservices.com/>).

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit die höchste Priorität. Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe "Safety").



PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards



Für 2012 wurden keine Fälle ermittelt.



AO9 Wildunfälle



Siehe "AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 1.000 Flugbewegungen".



PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte



Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die [Flughafen-Benutzungsordnung](#). Des Weiteren gilt die [EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“](#). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (für weitere Informationen vgl. <http://www.icao.int/>). Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§§ 8–9).

Siehe auch "[Managementansatz Produktverantwortung](#)" und "[Sicherheit im Luftverkehr](#)".

Fraport ist ein Dienstleistungsunternehmen, die Aspekte dieses Indikators sind daher für uns von nachgelagerter Relevanz.



PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten



Für 2012 wurden keine Fälle ermittelt.



PR5 Kundenzufriedenheit



Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen, dem „Airport Service Quality Index“ (ASQ), eine Initiative des Airport Council International (ACI), ergänzt werden.

Fraport verfügt des Weiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per Facebook, Twitter, E-Mail, Telefon, Brief, persönlich, über unsere Feedback-Terminals oder über die FRA Airport App, wir stehen den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, dass jede Beschwerde innerhalb von fünf Tagen abschließend beantwortet wird. Im Jahr 2012 sind Beschwerden mit zirka 4.100 Beschwerdepunkten eingegangen. Das sind etwa 700 Beschwerdepunkte mehr als im Vorjahr, was auf die stark vereinfachte Erreichbarkeit über die Social-Media Kanäle und die FRA Airport App zurückzuführen ist. Die Beschwerden werden in die zuständigen Bereiche weitergeleitet und geben Anregung für Verbesserungen. Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich beziehungsweise quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem

engen Austausch.

PR6 Standards in Bezug auf Werbung



Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.

Fraport verkauft keine Produkte, deren Verkauf in bestimmten Märkten verboten ist.

PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften



Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung von Werbungsvorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben.

PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten



Fraport hat 2012 keine begründeten Beschwerden ermittelt.

PR9 Sanktionen wegen Produkt- und Dienstleistungsaufgaben



Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.



UN Global Compact Index

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zur deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Der vorliegende Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung. Die Links unter den einzelnen Prinzipien verweisen auf die Textstellen, an denen wir im Bericht 2012 „Nachhaltig verbinden“ sowie in weiteren Konzernpublikationen über unser Engagement zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compacts Auskunft geben.



[Hier](#) finden Sie nähere Informationen zum UN Global Compact.

Prinzip 1: Unterstützung und Respektierung der internationalen Menschenrechte



➡ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien

➡ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung

➡ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands

➡ Managementansatz (Ökonomische Leistungsindikatoren)

➡ EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn

➡ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung)

➡ LA6 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte

➡ LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten

- ➔ LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten
- ➔ LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften
- ➔ LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte
- ➔ LA11 Programme für das Wissensmanagement und lebenslanges Lernen
- ➔ LA13 Zusammensetzung Beschäftigte
- ➔ LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männer und Frauen
- ➔ LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit
- ➔ SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften
- ➔ SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte)
- ➔ HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- ➔ HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden
- ➔ HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- ➔ HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen
- ➔ HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen
- ➔ HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit
- ➔ HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit
- ➔ HR8 Schulung des Sicherheitspersonals
- ➔ HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern
- ➔ HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren
- ➔ HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte
- ➔ SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen
- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Prinzip 2: Keine Beteiligung des Unternehmens an Menschenrechtsverletzungen



- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung)

- ➡ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte)
- ➡ HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- ➡ HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden
- ➡ HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- ➡ HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen
- ➡ HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen
- ➡ HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit
- ➡ HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit
- ➡ HR8 Schulung des Sicherheitspersonals
- ➡ HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern
- ➡ HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren
- ➡ HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte
- ➡ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Prinzip 3: Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlung



- ➡ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➡ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➡ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➡ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung)
 - ➡ LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen
 - ➡ LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen
 - ➡ LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften
- ➡ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte)
 - ➡ HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
 - ➡ HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden
 - ➡ HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
 - ➡ HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen
- ➡ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Prinzip 4: Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit



- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ Managementansatz (Ökonomische Leistungsindikatoren)
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung)
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte)
- ➔ HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- ➔ HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden
- ➔ HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- ➔ HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit
- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Prinzip 5: Abschaffung der Kinderarbeit



- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung)
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte)
- ➔ HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- ➔ HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden
- ➔ HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- ➔ HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit
- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Prinzip 6: Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung

- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien
- ➔ Managementansatz (Ökonomische Leistungsindikatoren)
- ➔ EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn
- ➔ EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern
- ➔ EC7 Standortbezogene Personalauswahl
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung)
- ➔ LA2 Mitarbeiterfluktuation
- ➔ LA3 Leistungen für Vollzeitbeschäftigte
- ➔ LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit
- ➔ LA13 Zusammensetzung Beschäftigte
- ➔ LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männer und Frauen
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte)
- ➔ HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- ➔ HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden
- ➔ HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- ➔ HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen
- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Prinzip 7: Unterstützung eines vorsorgenden Ansatzes im Umgang mit Umweltproblemen



- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ 4.11 Vorsorgeprinzip
- ➔ 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien
- ➔ Managementansatz (Ökonomische Leistungsindikatoren)

➔ EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels

➔ Managementansatz (Ökologische Leistungsindikatoren)

➔ EN1 Eingesetzte Materialien

➔ EN2 Recycling-Material

➔ EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz

➔ EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs

➔ EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen

➔ EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen

➔ EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und –investitionen

➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Produktverantwortung)

➔ PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus

➔ PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards

Prinzip 8: Ergreifen von Initiativen für ein größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt



➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien

➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung

➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands

➔ 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien

➔ Managementansatz (Ökonomische Leistungsindikatoren)

➔ EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels

➔ Managementansatz (Ökologische Leistungsindikatoren)

➔ EN1 Eingesetzte Materialien

➔ EN2 Recycling-Material

➔ EN3 Direkter Energieverbrauch

➔ EN4 Indirekter Energieverbrauch

➔ EN5 Energieeinsparungen

➔ EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz

➔ EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs

- ➔ EN8 Gesamtwasserentnahme
- ➔ EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs
- ➔ EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser
- ➔ EN11 Grundstücke in oder an der Grenze zu Schutzgebieten
- ➔ EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität
- ➔ EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume
- ➔ EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität
- ➔ EN15 Gefährdete Arten
- ➔ EN16 Treibhausgasemissionen
- ➔ EN17 Andere Treibhausgasemissionen
- ➔ EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
- ➔ EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe
- ➔ EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen
- ➔ EN21 Abwassereinleitung
- ➔ EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode
- ➔ EN23 Wesentliche Freisetzen
- ➔ EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention
- ➔ EN25 Auswirkungen von Wassereinleitungen auf die Biodiversität
- ➔ EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- ➔ EN27 Verpackungsmaterial
- ➔ EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen
- ➔ EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr
- ➔ EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und –investitionen

- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Produktverantwortung)
- ➔ PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus
- ➔ PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte
- ➔ PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten

Prinzip 9: Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien

- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien

- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien
- ➔ Managementansatz (Ökonomische Leistungsindikatoren)
- ➔ EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels
- ➔ Managementansatz (Ökologische Leistungsindikatoren)
- ➔ EN1 Eingesetzte Materialien
- ➔ EN2 Recycling-Material
- ➔ EN3 Direkter Energieverbrauch
- ➔ EN4 Indirekter Energieverbrauch
- ➔ EN5 Energieeinsparungen
- ➔ EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz
- ➔ EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs
- ➔ EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser
- ➔ EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
- ➔ EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- ➔ EN27 Verpackungsmaterial
- ➔ EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und –investitionen
- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Produktverantwortung)
- ➔ PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus

Prinzip 10: Eintreten gegen alle Arten der Korruption einschließlich Erpressung und Bestechung



- ➔ 4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien
- ➔ 4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
- ➔ 4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands
- ➔ 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien
- ➔ Managementansatz (Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Gesellschaft)
- ➔ SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen

➔ SO3 Anteil der bezüglich Antikorrruption geschulten Beschäftigten

➔ SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen

➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

➔ SO6 Zuwendungen an Parteien und Politiker

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften



Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften

Fraport ist in den wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes vertreten, Mitglied in diversen gesellschaftlich relevanten Initiativen und bekommt für die nachhaltige Unternehmensführung zahlreiche Auszeichnungen.

Absolventa GmbH



Das Traineeprogramm der Fraport AG wurde 2011 mit dem „Gütesiegel zertifizierte Traineeprogramme 2011“ von der Absolventa GmbH ausgezeichnet. Die Fraport AG gehört damit zu den Unternehmen, die nachweislich karrierefördernde und faire Traineeprogramme anbieten. Absolventa ist eine Jobbörse für junge Akademiker, die neben Stellenangeboten auch einen Karriere-Helfer anbietet.

Airport Carbon Accreditation



ACI Europe Certificate

Im September 2009 erhielt die Fraport AG als erster Flughafen-Betreiber die Akkreditierung im Rahmen der „Airport Carbon Accreditation“. Es ist ein Konzept zur Darstellung und zum Management der Klimagasemissionen europäischer Flughäfen. Es wurde im Auftrag des Flughafen-Verbands ACI Europe im Jahr 2008 entwickelt. Anfang 2012 erhielt die Fraport AG das Level 3 („Optimization“). Der Flughafen Antalya wurde 2010 für das Level 1 akkreditiert. 2011 erreichte er mit den im sogenannten Carbon Management Plan beschriebenen Maßnahmen Level 2 und im Jahr 2012 mit seinem Stakeholderengagement und der Ausweitung der Aktivitäten auf Scope 3 des Greenhouse Gas Protocol ebenfalls das Level 3.

Audit berufundfamilie



Schirmherrschaft: Bundesfamilienministerium und

Bundeswirtschaftsministerium

Das Audit berufundfamilie ist ein strategisches Managementinstrument, das Arbeitgeber darin unterstützt, Unternehmensziele und Mitarbeiterinteressen in eine tragfähige, wirtschaftlich attraktive Balance zu bringen. 2010 wurde der Fraport AG zum wiederholten Mal ein Zertifikat für gute Erfolge bei den Aktivitäten zur Vereinbarkeit von



Beruf und Familie verliehen. Das von der Hertie-Stiftung verliehene Zertifikat basiert auf einer Zielvereinbarung zwischen der berufundfamilie gGmbH und der Fraport AG. Die nächste Re-Auditierung findet 2013 statt.

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)



Im Jahr 2009 hat Fraport die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkäuferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact enthält fundamentale

Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

Carbon Disclosure Leadership Index



Carbon Disclosure Project

CARBON DISCLOSURE PROJECT

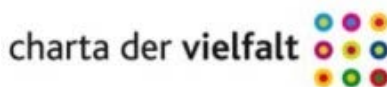
Fraport beteiligt sich seit 2006 am Carbon Disclosure Project (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, die Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting analysiert. Fraport wurde 2010 zum ersten Mal in den 30 Unternehmen umfassenden Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen, 2011 und 2012 wurde die Mitgliedschaft bestätigt. 2012

setzte sich dieser aus 36 Unternehmen der Schweiz, Österreich und Deutschland (DAX, MDAX, ATX, SMI, SMIM) zusammen. Die Deutsche Post AG, die Österreichische Post AG und die Fraport AG sind die einzigen Unternehmen aus dem Sektor Transportation, die in diesem Index gelistet sind.

Charta der Vielfalt



Schirmherrschaft: Bundeskanzlerin Angela Merkel



Fraport hat 2007 die Charta der Vielfalt unterzeichnet. Die Initiative will die Anerkennung, Wertschätzung und Einbeziehung von Vielfalt in der Unternehmenskultur voranbringen.

Deutschlands kundenorientiertester Dienstleister



Die Fraport AG hat für ihr Service-Programm „Great to have you here!“ das renommierte Gütesiegel des Wettbewerbs „Deutschlands kundenorientierteste Dienstleister 2012“ erhalten. Mit der Service-Initiative „Great to have you here!“ soll Passagieren die Aufenthaltszeit am Frankfurter Flughafen so angenehm wie möglich gestaltet werden. Dabei werden Einzelprozesse entlang der Reisekette wie Check-in, Sicherheitskontrolle und Gepäckaufnahme genau analysiert und im Interesse der Passagiere

optimiert. Durch engen Kontakt zu Airlines, Konzessionären und Behörden ist die Qualitätssteigerung zudem in vielen weiteren Bereichen vorangetrieben worden.

Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V.



DGNB Auszeichnung

Die neue Unternehmenszentrale der Fraport AG wurde nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen errichtet (DGNB) und hat bereits das DGNB Vorzertifikat in Gold erhalten. Das im Frühjahr 2013 fertiggestellte Gebäude am Tor 3 des Frankfurter Flughafens erfüllt die anspruchsvollen Qualitätskriterien der Zertifizierungsgesellschaft für Nachhaltiges Bauen. Die „Goldklasse“ der Zertifizierungen der DGNB wird verliehen, wenn mindestens 80 Prozent der Qualitätskriterien erfüllt werden, die das anspruchsvolle Zertifizierungssystem vorgibt.

Dow Jones Sustainability Indexes



Die Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI) sind eine Familie von Aktienindizes, die neben ökonomischen auch ökologische und gesellschaftliche Kriterien bei der Bewertung von Unternehmen berücksichtigen. Der Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) zeigt die in Bezug auf ihre Nachhaltigkeitsleistung jeweils branchenbesten zehn Prozent aus den 3.000 weltgrößten Unternehmen des S & P Global Broad Market Index sowie Dow Jones Global Total Stock Market Index. Die

Fraport AG ist seit 2007 in diesem Index gelistet.

eCarTec



munich expo Veranstaltungen GmbH

Für ihr Konzept „e-Fuhrpark 2015+“ wurde die Fraport AG 2009 mit dem eCarTec-Award ausgezeichnet. Der Preis wurde im Rahmen der internationalen Messe für Elektromobilität eCarTec 2009 in München in der Kategorie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte“ erstmalig verliehen. Damit wurden das Zukunftskonzept der Fraport AG im Bereich Elektromobilität und

auch das bisherige Engagement honoriert, innovative Fahrzeugtechnik unter den besonderen Bedingungen am Flughafen zu testen und im Regelbetrieb einzusetzen.

EMAS



Europäische Union/Industrie- und Handelskammer

Das Umweltmanagementsystem der Fraport AG wurde 1999 entsprechend den Anforderungen der europäischen EMAS-Verordnung zum Umweltmanagement und der Umweltbetriebsprüfung für den Standort Frankfurt eingerichtet (Verordnung, EG, Nr. 761/2001). 2011 hat Fraport die Revalidierung nach **EMAS** (Eco-Management and Audit Scheme) und 2012

das Überwachungsaudit erfolgreich bestanden.

Seit 2002 wird die Fraport AG außerdem nach der international geltenden Norm **ISO 14001** zertifiziert. Am Standort Frankfurt sind die umweltrelevanten Konzerngesellschaften N*ICE Aircraft Services & Support GmbH und Fraport Cargo Services GmbH nach EMAS/ISO 14001, außerhalb Frankfurts die Konzernflughäfen Lima und Antalya (Terminalbetrieb) nach ISO 14001 zertifiziert.



Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Die Fraport AG wurde am 29. Mai 2008 bei der Preisverleihung des Unternehmenswettbewerbs „Erfolgsfaktor Familie 2008“ als Gesamtsiegerin in der Kategorie „Großunternehmen“ für eine vorbildliche familienorientierte Firmenpolitik ausgezeichnet.



Initiative des Job- und Wirtschaftsmagazins „Karriere“

Seit über 7 Jahren besitzt Fraport das Gütesiegel „Fair Company“. Das Magazin vergibt das Gütesiegel an Unternehmen, die sich gegen die Ausbeutung der sogenannten Generation Praktikum aussprechen und auch danach handeln. Verstößt ein Unternehmen gegen (eine der) fünf definierte Regeln, verliert es das Gütesiegel.



International Air Transport Association (IATA)

Die Fraport AG wurde 2011 mit dem ISAGO-Zertifikat der IATA ausgezeichnet. Das **ISAGO-Zertifikat** – IATA Safety Audit for Ground Operations – setzt erstmalig weltweit einheitliche Sicherheits- und Qualitätsstandards für Bodenverkehrsdienstleistungen fest und ist ein international anerkanntes System, mit dem Ground Service Anbieter

bewertet werden. Ziel von ISAGO ist, die Sicherheit am Boden zu verbessern und das Unfall- und Verletzungsrisiko zu reduzieren.



International Organization for Standardization/TÜV NORD CERT GmbH

Die Fraport AG verfügt über eine Verbundzertifizierung nach **ISO 9001**, die die Fraport-Muttergesellschaft, 16 Tochterunternehmen und Beteiligungen sowie vertraglich verbundene Unternehmen umfasst. 2010 fand die Rezertifizierung des Zertifizierungsverbundes statt. Das innerhalb der Zertifizierungsperiode durchgeführten Überwachungsaudits 2011 und

2012 (Zertifizierungsperiode 2010-2013) sind erfolgreich verlaufen.

Das Qualitätsmanagementsystem der Fraport AG wurde 1994 nach den Bestimmungen der internationalen Norm ISO 9001 eingerichtet und 1997 erstmals zertifiziert. Seit 2000 wurde der Zertifizierungsverbund kontinuierlich aufgebaut. Einzelne Konzernunternehmen sind zusätzlich nach ISO 14001 (Umwelt) und **OHSAS 18001** (Arbeitsschutz) durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.

Um CO₂-Emissionen zu vermeiden, testet Fraport am Flughafen Frankfurt alternative Mobilitätskonzepte auf ihre Praxistauglichkeit. Ein Projekt befasst sich mit Elektroantrieben und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt. Bis zum Jahr 2015 werden über 40 Elektrofahrzeuge im Flughafen-Betrieb erprobt, darunter Spezialfahrzeuge für die Flugzeugabfertigung sowie Kleinbusse und PKW. Die Rhein-Main-Region wird durch das BMVBS im Rahmen des Bundesprogramms »Elektromobilität in Modellregionen« gefördert. Koordiniert

werden die Modellregionen Elektromobilität von der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

Außerdem ist Fraport Mitglied der hessischen [Allianz Elektromobilität](#).



Move Europe-Partner Excellence



Aufgrund ihres besonderen Engagements im betrieblichen Gesundheitsmanagement hat die Fraport AG vom Bundesverband der Betriebskrankenkassen das Zertifikat „**Move Europe-Partner Excellence**“ erhalten.

Der Bundesverband der Betriebskrankenkassen lobt jährlich den „Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit“ aus. Die Auszeichnung erhalten Unternehmen und Organisationen mit einem vorbildlichen Gesundheitsmanagement, die ihre Aktivitäten nicht nur auf die individuellen Verhaltensweisen ausrichten, sondern auch Maßnahmen zur Optimierung der betrieblichen Rahmenbedingungen erfolgreich umsetzen und das betriebliche Gesundheitsmanagement als Bestandteil der Unternehmensstrategie betrachten.

Nähere Informationen zum Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit sowie die Kurzpräsentation der Fraport AG finden sie [hier](#).

oekom research AG



2012 wurde die Fraport AG von der Ratingagentur oekom research mit dem „Prime Status“ ausgezeichnet. Den Prime Status erhalten Unternehmen, die im Rahmen des oekom Corporate Ratings „Social and Environmental Performance“ zu den führenden Unternehmen ihrer Branche zählen und die branchenspezifischen Mindestanforderungen erfüllen.

FTSE4Good Index



Der [FTSE4Good](#) ist ein von der London Stock Exchange (FTSE) halbjährlich publizierter Index. Dieser Index enthält Unternehmen, die auf den Feldern Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz Überdurchschnittliches leisten und darüber hinaus eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Ansätze nachweisen können. Die Fraport AG ist seit 2006 im FTSE4Good gelistet.



Das von RobecoSAM und KPMG veröffentlichte Jahrbuch gilt als eine der weltweit aufschlussreichsten und umfassendsten Veröffentlichungen zu Nachhaltigkeitstrends und der Nachhaltigkeits-Performance ausgewählter Unternehmen. Aus den 2.500 größten Unternehmen (basierend auf dem Dow Jones Global Total Stock Market Index) werden die besten 15 Prozent jeder Branche in das Jahrbuch aufgenommen. Unter diesen werden nur die nachhaltigsten Unternehmen mit dem RobecoSAM Gold, Silver oder Bronze

Award ausgezeichnet. Die Fraport AG wurde 2008 erstmals in das Yearbook aufgenommen und erreichte darin 2013 die Auszeichnung „RobecoSAM Bronze Class“. Fraport ist im Sektor Industrial Transportation vertreten.

www.robecosam.com

Service-Champion Award



„Service Champions“, Deutschlands größtes Gütesiegel für Kundenzufriedenheit, basiert auf fast einer Million Kunden-bewertungen zu mehr als 1.000 Unternehmen aus rund 100 Branchen. Das Ranking wird gemeinsam vom Marktforschungsunternehmen ServiceValue, der Goethe-Universität in Frankfurt und der Tageszeitung „Die Welt“ erstellt.

Nach einer aktuellen Studie zählt Deutschlands größter Airport nun zu den „Service-Champions“ und bekam diese Auszeichnung in Silber. Nach Einschätzung der Fluggäste rangiert Frankfurt unter den deutschen Flughäfen mit mehr als neun Millionen Passagieren pro Jahr damit beim Serviceerlebnis auf Platz 2. Fraport hat vor einem Jahr das Serviceprogramm „Great to have you here!“ mit vielen Verbesserungen ins Leben gerufen, die das Abfliegen und Umsteigen am Frankfurt Airport schneller und komfortabler machen.

STOXX Global ESG Leaders Index



2012 wurde die Fraport AG in den STOXX Global ESG Leaders Index aufgenommen. Für die Auswahl wird jedes Unternehmen, das im STOXX Global 1800 Index gelistet ist, auf die Kriterien Umwelt, gesellschaftliche Verantwortung und Unternehmensführung untersucht. Hierzu arbeitet der Indexanbieter STOXX zusammen mit der Ratingagentur Sustainalytics, die spezialisiert ist auf die Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen.

TOP IT Quality Award



IIR Deutschland, ein Geschäftsbereich der EUROFORUM Deutschland SE

2010 wurde das Qualitätsmanagement der Fraport AG mit dem Topit Quality Award ausgezeichnet. Um die Wettbewerbsfähigkeit ihres integrierten Dienstleistungspakets zu unterstützen, wurde bei der Fraport AG ein prozessbasiertes Integriertes Managementsystem eingeführt. Besonders überzeugt hat die Jury die Übertragbarkeit des Projekts auf andere

Geschäftsbereiche und Branchen.

Transparency International Deutsches Chapter e.V.



Trendence Absolventenbarometer Top-Arbeitgeber in Europa 2012



Die Fraport AG gehört in den von Universum jährlich durchgeführten Zielgruppenbefragungen bereits seit mehreren Jahren zu den Top 100 Arbeitgebern Deutschlands. Universum befragt mehr als 5.200 Young Professionals zu Karrierevorstellungen und Arbeitgeberpräferenzen und bietet damit ein wertvolles Informationsinstrument. Die Befragung wurde in die Kategorie „Wirtschaftswissenschaften“ und „Engineering“ eingeteilt.

Die Fraport AG belegte in beiden Kategorien Platz 64.

trendence Institut GmbH



Im Rahmen des jährlich vom Forschungsinstitut trendence durchgeführten Absolventenbarometers gehört die Fraport AG bereits seit mehreren Jahren zu den Toparbeitgebern Deutschlands, so auch im Jahr 2012.

Unfallkasse Hessen



Die Unfallkasse Hessen (UKH) hat 2012 zum dritten Mal in einem Festakt Förder- und Anerkennungspreise an Mitgliedsunternehmen, die vorbildliche und nachhaltige Maßnahmen im Arbeitsschutz und in der betrieblichen Gesundheitsförderung realisiert haben, überreicht. Die UKH honoriert positive und praxisnahe Ansätze betrieblicher Prävention mit einem alle zwei Jahre vergebenen Förderpreis. Für die kontinuierliche Entwicklung ihrer Präventionsmaßnahmen und Sicherheitsstandards, wurde die Fraport

AG als einer der Hauptpreisträger geehrt. Insbesondere die ganzjährige Aktion des Jahres 2011 „Mit Sicherheit dabei“ wurde mit einem Preisgeld von 3.000 Euro prämiert. Einen Anerkennungspreis erhielt in diesem Jahr auch die FraSec GmbH für ihr dauerhaftes Engagement im Arbeits- und Gesundheitsschutz.

UN Global Compact, OECD, ILO



Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet.



Universum Kommunikation und Medien AG



Die Fraport AG gehört in den von Universum jährlich durchgeführten Studentenbefragungen bereits seit mehreren Jahren zu den Top 100 Arbeitgebern Deutschlands. 2012 wurde die Fraport AG erneut ausgezeichnet.



[Hier](#) finden Sie alle Auszeichnungen zwischen 2011-2000.

Sie befinden sich hier: Grundlagen der Berichterstattung

Grundlagen der Berichterstattung

Mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2012 informieren wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit über die Aktivitäten, Fortschritte und Ziele im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des Fraport-Konzerns. Den inzwischen neunten Bericht veröffentlichen wir erstmals als Onlinebericht. Ergänzt wird er durch einen [Kurzbericht](#), in der in kurzer Form eine Auswahl unseres Nachhaltigkeitsengagements dargestellt ist.

Berichtsinhalte und Stakeholder



Die Auswahl der Berichtsinhalte basiert auf dem regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen und auf unserem Nachhaltigkeitsprogramm. Als Basis für die Strategieentwicklung führten wir im Jahr 2010 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. In diesem Zusammenhang haben wir die für Fraport bedeutsamen Handlungsfelder definiert und diese in einer [Wesentlichkeitsmatrix](#) entsprechend ihrer Relevanz für die Stakeholder und das Unternehmen positioniert. Fraport hat sich im Rahmen seines [Nachhaltigkeitsprogramms](#) für alle Handlungsfelder der Wesentlichkeitsmatrix Ziele gesetzt und Maßnahmen zur Zielerreichung definiert. Der vorliegende Bericht beschreibt deren Wirksamkeit. 2012 wurde das Programm im Vergleich zum Vorjahr gestrafft und mit Fokus auf Verbesserungspotenziale präzisiert. „Fortlaufende“ Ziele werden künftig im Wesentlichen samt den entsprechenden Aktivitäten im Berichtsteil erläutert.

Ausrichtung der Berichterstattung



Unser Nachhaltigkeitsbericht 2012 entspricht den Richtlinien der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) in der Version G 3.1. Auch das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement wurde berücksichtigt. Die Erfüllung der GRI-Indikatoren wird im [GRI-Index](#) abgebildet. Der Bericht erfüllt mit dem „[Application Level A+](#)“ den höchstmöglichen Anwendungsgrad des GRI-Leitfadens. Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zu deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Der vorliegende Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung.

Publikationsrhythmus und Berichtsperiode



Unser Nachhaltigkeitsbericht erscheint jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Redaktionsschluss für den vorliegenden Bericht 2012 war der 30. März 2013. Der vorangegangene Bericht wurde am 3. Mai 2012 veröffentlicht.

Berichtsabgrenzung



Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen

- sämtliche Aktivitäten, Produkte und Leistungen,
- alle Gesellschaften, die wir gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Regeln zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konsolidierungskreis einbezogen haben beziehungsweise jene, die in diesem Rahmen wesentliche Umweltwirkungen haben (vgl. Ausführungen zu Datenerhebung).

Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.

Als mit Abstand größter Fraport-Standort bildet Frankfurt den Schwerpunkt unserer Berichterstattung.

Zukunftsgerichtete Aussagen



Soweit der vorliegende Bericht zukunftsbezogene Aussagen trifft, basieren sie auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen Unwägbarkeiten sowie anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Fraport liegen. Dies kann dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den im Bericht gemachten Prognosen und Erklärungen abweichen.

Datenerhebung



Die Finanzkennzahlen in diesem Bericht korrespondieren mit den Angaben im [Geschäftsbericht 2012](#). Die Fraport AG hat ihren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 nach den Verlautbarungen des [International Accounting Standards Board \(IASB\)](#) aufgestellt.

Die Erfassung und Auswertung von Daten zur Entwicklung der Personalmengen erfolgt mithilfe standardisierter personalwirtschaftlicher Softwarelösungen. Der Konsolidierungskreis der Konzernpersonalkennzahlen entspricht dem für die Finanzdaten. Dementsprechend berücksichtigen wir die Fraport-Muttergesellschaft und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig; Minderheitsbeteiligungen fließen nicht in die Ermittlung der Konzernpersonaldaten ein.

Die Konzerndaten für den Umweltbereich weisen die Fraport-Muttergesellschaft, die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt sowie die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2008: Hahn, [Varna und Burgas](#), [Lima](#) und [Antalya](#); ab 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya) aus. Der hiervon abweichende Konsolidierungskreis der Jahre 2008 bis 2011 wurde nicht rückwirkend angepasst.

Analog zur Erhebungsmethode der Finanz- und Personalkennzahlen wurden für 2012 auch die Umweltkennzahlen auf Konzernebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt. Die Umweltdaten für 2012 unterliegen erstmals derselben Berechnungsmethode wie die Finanz- und Personalkennzahlen. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet.

Am Standort Frankfurt werden die Umweltdaten systematisch nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 erhoben und unterliegen der externen Verifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter. Nach der ISO 14001 sind zudem die Flughäfen Lima und Antalya zertifiziert.

Für die Ermittlung der Berichtsdaten werden die in der Praxis üblichen und nach unserem Verständnis angemessenen Methoden, Berechnungen und Schätzungen angewandt. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne GRI-Indikatoren mit gewissen Unsicherheiten behaftet sein könnten. Eine Übersicht aller Kennzahlen befindet sich in unserer [Rechnungslegung](#).

Redaktionelle Anmerkungen



Wenn wir die Muttergesellschaft Fraport AG mit ihrem Sitz am Flughafen Frankfurt meinen, machen wir dies entsprechend kenntlich. Den Begriff Fraport verwenden wir synonym zu den Bezeichnungen Fraport AG und Fraport-Konzern.



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **Fraport AG** ihren Bericht „Nachhaltig verbinden - Bericht 2012“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene A+ erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

Amsterdam, 03. April 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Nelmara Arbex".

Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



Das "+" wurde dieser Anwendungsebene hinzugefügt, weil Fraport AG für Teile des Berichts/ den Bericht eine externe Bestätigung eingeholt hat. GRI akzeptiert dabei die Beurteilung des Berichterstatters selbst bezüglich der Auswahl seines Assurance-Anbieters und des Umfangs des Untersuchungsgegenstandes der externen Bestätigung.

Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. www.globalreporting.org

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 20. März 2013. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

