

Nachhaltigkeitsbericht

Mobilität nachhaltig gestalten



Inhalt

1	Profil
2	Brief des Vorstands
4	Über Fraport
4	Unser Markt
6	Unsere Strategie
8	Unser Arbeitsansatz
10	Leitbild
12	Nachhaltigkeit bei Fraport
14	Soziale Verantwortung
24	Umweltmanagement
36	Gesellschaftliche Verantwortung
42	Sicherheitsmanagement
50	Governance-Strukturen
58	Glossar
60	Über diese Publikation

Kennzahlen

Wirtschaftskennzahlen Fraport-Konzern				
Umsatz und Ergebnis in € Mio.	2000	2001	2002	2003
Umsatz	1.536,2	1.580,6	1.803,6	1.834,3
Gesamtleistung	1.620,8	1.713,8	1.902,2	1.909,3
EBITDA	534,0	532,0	502,0	461,8
EBIT	339,1	322,7	287,9	203,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	265,9	170,2	- 35,1	215,1
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	129,0	101,1	- 120,8	115,2

Rentabilitätskennzahlen in %				
	2000	2001	2002	2003
Umsatzrendite	16,6	10,3	- 2,2	11,4
EBITDA-Marge	34,8	33,7	27,8	25,2
EBIT-Marge	22,1	20,4	16,0	11,1
ROCE-Kapitalrendite	15,7	11,4	13,4	9,6
Eigenkapitalquote	31,0	52,5	49,8	51,7

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main				
	2000	2001	2002	2003
Passagiere (Mio.)	49,4	48,6	48,5	48,4
Cargo (Tsd. t)	1.710,1	1.613,3	1.631,5	1.650,6
Verkehrseinheiten ohne Transit (Tsd.)	66.157,7	64.434,7	64.489,1	64.621,3
Flugbewegungen inkl. Militärflüge (Tsd.)	460,1	458,9	465,7	472,4
Flugbewegungen ohne Militärflüge (Tsd.)	458,7	456,5	458,4	458,9
Höchststartgewichte (Tsd. t)	25.370,4	25.564,5	24.926,9	25.398,9
Sitzladefaktor (%)	69,8	68,2	69,8	69,4

Personalkennzahlen Fraport AG				
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	2000	2001	2002	2003
zum 31. Dezember	13.004	13.292	13.173	13.006

Auszubildende				
	2000	2001	2002	2003
zum 31. Dezember	284	303	305	313

Schwerbehinderte				
	2000	2001	2002	2003
Schwerbehindertenquote (%)	4,67	4,79	5,47	6,09

Ideenmanagement				
	2000	2001	2002	2003
ausgezahlte Prämien (€)	115.857	171.887	187.905	211.967

Lebensalter				
	2000	2001	2002	2003
durchschnittliches Lebensalter	38,1	38,5	39,1	39,6

Teilzeit				
	2000	2001	2002	2003
Teilzeitquote absolut (%)	6,5	7,5	8,4	9,9
Teilzeitquote Männer (%)	1,8	2,7	3,7	4,9
Teilzeitquote Frauen (%)	29,0	29,2	29,8	32,5

Arbeitssicherheit				
	2000	2001	2002	2003
Gesamtunfälle	1.681	1.600	1.610	1.411

Krankenquote (ADV)				
	2000	2001	2002	2003
Krankenquote (%)	6,38	6,22	5,69	5,58

Umweltkennzahlen Flughafen Frankfurt Main				
Fluglärm	2000	2001	2002	2003
Dauerschallpegel [Leq(4) in dB(A)] in Anlehnung an das Fluglärmsgesetz nach DIN 45643				
Anflug: Messstelle 01 Offenbach-Lauterborn	61	61	61	61
Anflug: Messstelle 06 Raunheim	59	60	61	62
Abflug: Messstelle 12 Bad Weilbach	58	58	57	57
Abflug: Messstelle 51 Büttelborn-Worfelden	57	56	57	58
Bodenlärm einfluss: Messstelle 03 Zeppelinheim	49	51	51	52
Bodenlärm einfluss: Messstelle 08 Kelsterbach	55	55	54	54
Luft	2000	2001	2002	2003
Gesamt-Jahresemissionen des Flughafens (t), inkl. Flugverkehr bis in 300 m Höhe ¹				
CO	1.348 ¹	1.348 ¹	1.348 ¹	1.348 ¹
NO _x	2.489 ¹	2.489 ¹	2.489 ¹	2.489 ¹
SO ₂	185 ¹	185 ¹	185 ¹	185 ¹
HC	420 ¹	420 ¹	420 ¹	420 ¹
CO ₂ (inkl. Flugverkehr bis 600 m Höhe)	684.784 ¹	684.784 ¹	684.784 ¹	684.784 ¹
Verkehr	2000	2001	2002	2003
Anteil der Passagiere, die den öffentlichen Verkehr nutzen (%)	33	33	33	33
Davon Anteil der Passagiere, die den ICE nutzen (%)	8	8	9	14
Anteil der Beschäftigten, die den öffentlichen Personenverkehr nutzen (%)	26,4 ²	26,4 ²	26,4 ²	26,4 ²
Energie³	2000	2001	2002	2003
Gesamt-Energieverbrauch am Flughafen inkl. Mieter und Konzessionäre (Mio. kWh)				
	938,1	1.009,0	1.045,2	1.084,6
Trink- und Brauchwasser	2000	2001	2002	2003
Trinkwasser (Mio. m ³)	1,515	1,555	1,619	1,591
Brauchwasser (Mio. m ³)	0,092	0,129	0,144	0,110
Abwasser	2000	2001	2002	2003
Schmutzwasseraufkommen (Mio. m ³)	1,481	1,275	1,628	1,582
Grundwasser	2000	2001	2002	2003
Nitratgehalt an der Messstelle 45 (mg/l)	271	231	208	152
Abfall	2000	2001	2002	2003
Gesamt-Abfall pro Jahr ohne Boden und Bauschutt (t)	21.541	22.168	20.929	20.225
Recycling-Quote (%)	83,0	87,0	89,1	91,5

¹ Aus dem Jahr 2000 auf der Grundlage detaillierter Gutachten. Aufgrund der Vielzahl an Emissionsquellen (Flugzeuge, Kraftfahrzeuge etc.) werden die Werte noch nicht jedes Jahr erhoben.

² Aus dem Jahr 2000, Umfragen werden noch nicht jedes Jahr durchgeführt.

³ Der Anstieg des Kennwerts beruht auf dem starken Anstieg von neu hinzukommenden Gebäuden von Mietern und Konzessionären der Fraport AG, vor allem Speditionen in der CargoCity Süd, sowie dem hohen Energieverbrauch durch Bautätigkeiten. Weiterhin aufgrund des erhöhten Kältebedarfs wegen des sehr heißen Sommers 2003.

Die in den Wirtschaftskennzahlen für den Fraport-Konzern veröffentlichten Angaben von EBITDA und EBIT der vergangenen Jahre entsprechen nicht den Angaben der jeweiligen Geschäftsberichte, da sich die Berechnung zum 1. Januar 2004 geändert hat. Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit weisen wir EBITDA und EBIT daher auf Grundlage der neuen Berechnungsmethode aus.

Wertschaffung. Leistungsstärke. Nachhaltigkeit. Die Fraport AG gehört zu den weltweit führenden Airport-Betreibern. Als bedeutendster Flughafen Kontinentaleuropas bildet der Standort Frankfurt unser wichtigstes Kapital und die Basis unserer Kernkompetenz, des Managements komplexer Luftverkehrsdrehscheiben (Hubs). Wir überzeugen durch wettbewerbsfähige integrierte Dienstleistungen, die sich flexibel an den Wünschen unserer Kunden ausrichten, und stehen für Prozesseffizienz und Innovation. Unser unternehmerisches Handeln orientiert sich am Leitbild zukunftsverträglicher Entwicklung. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und als intermodale Knotenpunkte, an denen es die Verkehrssysteme Luft, Schiene und Straße optimal zu verknüpfen gilt. Dabei organisieren wir Mobilität professionell und machen sie zum sicheren Erlebnis. Aus der Substanz von Fraport schaffen wir mit unserem Know-how nachhaltig Wert.



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

der Fraport-Konzern orientiert sein Handeln am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Als ein weltweit führender Airport-Betreiber wollen wir einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung heutiger Mobilitätsbedürfnisse leisten, ohne dass künftige Generationen darin eingeschränkt werden, ihr Leben nach eigenen Präferenzen zu gestalten.

Am Anfang unserer systematischen Nachhaltigkeitsbestrebungen stand das Engagement im Umweltschutz. Schon 1972 erklärte die Flughafen Frankfurt/Main AG, die Vorläufergesellschaft der heutigen Fraport AG, den Umweltschutz zum Unternehmensgrundsatz. Ebenfalls in den 70er-Jahren wurden bei uns bedeutende strategische Anstrengungen zum Schutz der Umwelt unternommen – also lange bevor 1983 von den Vereinten Nationen die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung gegründet wurde, die wichtige Grundlagenarbeit zum Thema Nachhaltigkeit leistete.

Heute ist die Vision der Nachhaltigkeit bei Fraport auch in Bereichen außerhalb des Umweltmanagements verankert. Sie hat starken Einfluss auf die operative Unternehmensführung, unsere Personal- und Sozialpolitik, unseren Umgang

mit den Nachbarn in der Region Rhein-Main, die Corporate Governance der Fraport AG und auf die Position, die Fraport als Corporate Citizen, als Teil der Gesellschaft einnimmt.

In unserem neuen Nachhaltigkeitsbericht, den Sie nun in Händen halten, integrieren wir die relevanten Informationen zu diesem Thema erstmals in einer Publikation. Damit dokumentieren wir zum einen den erreichten Stand. Zum anderen informiert Sie der Bericht darüber, mit welchen Strategien und Einzelschritten wir langfristig eine ökonomisch, ökologisch und sozial stabile Entwicklung des Fraport-Konzerns gewährleisten wollen. Denn zukunftsfähige Entwicklung bedeutet auch kontinuierliche Verbesserung.

Gewinn- und wachstumsorientiertes Wirtschaften und nachhaltiges unternehmerisches Handeln stehen miteinander im Einklang. Die Wertentwicklung von Aktien besonders nachhaltiger Unternehmen belegt dies klar – ebenso wie die wachsende Beachtung, die Aktienindizes für nachhaltiges und ethisches Handeln international finden. Wir sind daher überzeugt, dass auch die Fraport-Aktie von einer derart zukunftsorientierten Unternehmensführung profitieren wird.

Die Rahmenbedingungen, unter denen wir morgen wirtschaften, können wir heute beeinflussen. Unsere Stakeholder, also alle Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und natürlich auch die Bewohner unserer Heimatregion Rhein-Main, laden wir ein, die kontinuierliche Verbesserung unserer Nachhaltigkeits-Performance in einem konstruktiven und kritischen Dialog zu begleiten. Zum Wohle des Unternehmens, seiner mehr als 23.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Rhein-Main-Region, dem Sitz unseres wichtigsten Konzern-Standorts und Referenzmodells Flughafen Frankfurt.

Mit freundlichen Grüßen



DR. WILHELM BENDER
Vorsitzender des Vorstands



Europas führendes Luftverkehrsdrehkreuz

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide ist Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Frankfurt, Deutschlands und Kontinentaleuropas größtem Flughafen. Daneben hält Fraport Beteiligungen an weiteren Flughäfen und erbringt Dienstleistungen an über 50 Airport-Standorten weltweit.

Die Fraport-Aktie ist im Segment MDAX der Deutschen Börse AG notiert. Zu ihm gehören die Werte der 50 Unternehmen des Prime Standard aus klassischen Sektoren, die den im deutschen Top-Index DAX notierten Unternehmen hinsichtlich Handelsumsatz und Marktkapitalisierung folgen. Hauptaktionäre der Fraport AG sind das Land Hessen, die Stadt Frankfurt am Main und die Bundesrepublik Deutschland. Gut 29 Prozent der Unternehmensanteile werden von institutionellen und privaten Investoren im In- und Ausland gehalten.

Als wichtigster Konzern-Standort ist der Flughafen Frankfurt mit über 63.000 Beschäftigten die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Allein die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen beschäftigen hier mehr als 16.000 ihrer konzernweit über 23.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Unser Markt

Wir leben in einer globalisierten, hoch arbeitsteiligen Welt, in der Mobilität von Menschen und Gütern eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg darstellt. Die Qualität der Luftverkehrs-anbindung eines Landes wird daher künftig mehr noch als heute über seine Attraktivität als Wirtschaftsstandort mitentscheiden. Neben der Intensivierung des internationalen Warenverkehrs und der Zunahme von beruflich motivierten Flugreisen ist das starke Wachstum des internationalen Tourismus ein wesentlicher Faktor für den prognostizierten Anstieg des weltweiten Luftverkehrsaufkommens.

Schon in den vergangenen Jahrzehnten ist der Weltluftverkehr dynamisch gewachsen. Internationale Krisen wie der Golf-Krieg von 1991, die Ereignisse des 11. September 2001 oder die SARS-Epidemie sowie der Irak-Krieg Anfang 2003 haben dieses Volumenwachstum zwar kurzfristig gebremst, langfristig blieb der Aufwärtstrend jedoch intakt. Marktbeobachter erwarten langfristig ein Wachstum des internationalen Passagier- und Luftfrachtaufkommens mit einer durchschnittlichen Jahresrate von vier bis sechs Prozent. So rechnet die UN-Organisation für Weltluftfahrt ICAO bereits im Jahr 2004 mit einem Wachstum des globalen Luftverkehrsvolumens um 4,5 Prozent und damit – nach den Krisenjahren 2002 und 2003 – auch mit einer Rückkehr der Verkehrsentwicklung auf den langfristigen Wachstumspfad.

Fraport profitiert von Verkehrserholung

Als ein weltweit führender Airport-Betreiber wird Fraport von der prognostizierten Verkehrszunahme überproportional profitieren. Wichtigster Konzern-Standort ist der Flughafen Frankfurt, das größte Luftverkehrsdrehkreuz in Kontinentaleuropa und einer der zehn größten Flughäfen der Welt. Im Jahr 2003 konnten in Frankfurt 48,4 Millionen Passagiere begrüßt werden. Das umgeschlagene Frachtvolumen an Europas Cargo-Airport Nummer eins belief sich auf 1,65 Millionen Tonnen. Gemessen am gesamten Verkehrsvolumen des Fraport-Konzerns erreichte der Frankfurter Airport 2003 bei den Passagierzahlen einen Anteil von gut 68 Prozent und bei der Luftfracht sogar einen Anteil von über 83 Prozent.



Für 2004 erwarten wir sowohl konzernweit als auch am Standort Frankfurt ein kräftiges Wachstum von Passagierzahlen und Frachtvolumen.

Als Heimatstandort der Lufthansa und wichtigstes europäisches Drehkreuz der Star Alliance ist der Flughafen Frankfurt hervorragend positioniert. Seine zentrale Lage im Herzen Deutschlands und Kontinentaleuropas, seine leistungsfähige Anbindung an das Straßenverkehrs- und Bahnnetz sowie ein Einzugsbereich (so genannte Catchment Area) von rund 35 Millionen Menschen im Umkreis von 200 Kilometern machen ihn international zur führenden Destination des Kontinents. Mehr als 110 Airlines fliegen rund 300 Ziele in über 100 Ländern von Frankfurt aus an. Frankfurt genießt einen sehr guten Ruf als schneller Umsteigeflughafen, mehr als jeder zweite Passagier fliegt nur hierher, um rasch das Flugzeug zu wechseln und weiterzureisen.

Wachstum durch EU-Osterweiterung und Fernost-Verkehr

Für einen überdurchschnittlichen Anteil am künftigen Wachstum des Weltluftverkehrs spricht auch die zu erwartende Entwicklung des Verkehrsvolumens mit osteuropäischen Zielorten, die durch den Beitritt der neuen Mitgliedsstaaten zur Europäischen Union sowie die spürbare wirtschaftliche Erholung Russlands und seiner Nachbarn getragen wird. Starke Wachstumsimpulse sind darüber hinaus im Fernost-Verkehr zu erwarten. So beträgt der Anteil Chinas am Weltluftverkehrsaufkommen zurzeit nur rund 3 Prozent. Mit der weiteren positiven wirtschaftlichen Entwicklung

Chinas, aber auch Indiens wird das Verkehrsvolumen mit diesen Destinationen deutlich zunehmen.

Intermodalität ermöglicht nachhaltiges Wachstum

Ein wichtiger Wachstumsfaktor ist zudem die effiziente Verknüpfung des Luftverkehrs mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Wegweisend für die Zukunft der Verkehrsdreh-scheibe Frankfurt Airport ist das AIRail-Terminal, unser Fernbahnhof, der seit 1999 in Betrieb ist. Er ermöglicht Passagieren, die in Frankfurt abfliegen oder ankommen, direkten Anschluss an das ICE-Netz der Deutschen Bahn. Der Flughafen Frankfurt ist aber nicht nur hervorragend mit dem Verkehrsträger Schiene vernetzt. Er liegt auch direkt am Frankfurter Kreuz, an dem die beiden Autobahnen A 5 und A 3 als bedeutende Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verkehrsachsen Deutschlands, aufeinander treffen.

Diese Intermodalität hat viele Vorteile. So vergrößert die Verkehrsanbindung an Schiene und Straße das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt, erhöht die Passagierzahlen und trägt zur Bündelung von Verkehren bei.

Besonders die Verlagerung von Flug- auf Bahnverkehr entlastet den Kurzstreckenbereich und schafft dringend benötigte freie Slots für Interkontinental- und Mittelstreckenflüge. Der geplante Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes wird die Position des Flughafens Frankfurt als eines der wichtigsten integrierten Verkehrszentren des Kontinents weiter stärken.



Unsere Strategie

Die Unternehmensstrategie der Fraport AG basiert auf drei Säulen: Konsolidierung und Wachstum am Standort Frankfurt sowie Externes Geschäft.

Konsolidierung am Standort Frankfurt

Kerngeschäft von Fraport ist der Betrieb des Flughafens Frankfurt. Schon heute mit integrierten Dienstleistungen hoch effizient betrieben, gilt es, die Hub-Kompetenz künftig weiter zu verstärken, um die führende Marktposition zu festigen. Unser integriertes Geschäftsmodell, mit dem wir unseren Kunden in den Bereichen Non-Aviation, Aviation und Ground Handling im Rahmen einer durchgängigen Wertschöpfungskette hochwertige Dienstleistungen bieten, werden wir ebenfalls weiter optimieren.

In diesem Sinne wirkt auch das konzernweite Wertsteigerungsprogramm WM 2005 – Werte schaffen für morgen – mit dem Abläufe und Strukturen konsequent verbessert werden. Die Zielsetzung Wertsteigerung beziehen wir dabei nicht nur auf den Börsenwert, sondern auch auf unsere Wettbewerbsposition, unsere Kostenstrukturen und die Zufriedenheit unserer Kunden. WM 2005 wurde im Jahr 2002 gestartet, weist den Weg zu nachhaltigem und profitabilem Wachstum und erhöht die Flexibilität, mit der wir auf Markt- und Nachfrageveränderungen reagieren können.

Wachstum am Standort Frankfurt

Die zweite Säule unserer Unternehmensstrategie baut auf das Wachstum und den Kapazitätsausbau unseres Hauptstandorts Flughafen Frankfurt. Das Ausbauprogramm umfasst eine zusätzliche Landebahn im Nord-Westen des Flughafen-Geländes sowie ein drittes Terminal, das nach der Übergabe des heutigen US-Air-Base-Geländes im Süden des Flughafens an Fraport in mehreren Abschnitten realisiert werden soll.

Daneben plant die Deutsche Lufthansa unabhängig von der Erweiterung des Bahnsystems den Bau einer Wartungsbasis für den neuen Großraum-Airbus A380, den sie ab 2007 in Frankfurt stationieren möchte. Für uns ist dieser Ausbau der Schlüssel, der dem Frankfurter Airport mittel- und langfristiges Wachstum und den Erhalt seiner starken Wettbewerbsposition im Weltluftverkehr sichert.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen am Flughafen Frankfurt. Fraport erwirtschaftet schon heute rund drei Viertel des EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) im Immobiliengeschäft, wozu das so genannte Retailing, also die Bewirtschaftung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie die Vermarktung von Park- und Büroraum zählen.

Im Zuge der Expansion am Standort werden wir die Einzelhandelsflächen und das Immobiliengeschäft erheblich ausweiten und so bestehendes Wachstumspotenzial systema-



tisch erschließen. Neben den rund 20.000 Quadratmeter Retail-Flächen, die wir im neu zu errichtenden Terminal 3 planen, investieren wir konsequent in die bestehenden Flächen und schaffen in den kommenden Jahren neuen Einzelhandelsraum in den bestehenden Terminals 1 und 2.

Externes Wachstum

Die dritte Säule unserer Strategie beruht auf dem Ausbau der Aktivitäten außerhalb des Standorts Frankfurt. Als erfolgreiche Airport-Manager in Frankfurt haben wir über Jahrzehnte international anerkannte Expertise und innovative Dienstleistungsprodukte in den Kerngeschäften entwickelt. Das gilt für technische Lösungen ebenso wie für das Management des Flughafen-Betriebs mit zahlreichen in- und externen Beteiligten. Diese Produkte und unser Know-how im Betrieb des Referenzmodells Flughafen Frankfurt vermarkten wir erfolgreich auch an anderen Standorten. Bei unserem Engagement im externen Geschäft orientieren wir uns an den Kriterien Wertschaffung und Strategiekonformität.

Wesentliche Aktivitäten von Fraport außerhalb des Heimatstandorts Frankfurt sind der Betrieb des internationalen Passagierterminals des Flughafens Antalya gemeinsam mit einem türkischen Partnerunternehmen, unsere Beteiligungen am Flughafen Jorge Chavez in Lima, der Hauptstadt Perus, sowie an den Flughäfen von Saarbrücken und Hannover.

Strategisch investiert haben wir in den stark wachsenden Low-Cost-Markt. Preisgünstiges Fliegen rückt in Deutschland und Europa zunehmend in den Mittelpunkt des Interesses. Diese Entwicklung fordert auch am Boden ein auf die Bedürfnisse der Low-Cost-Carrier und ihrer Passagiere zugeschnittenes Angebot. Mit dem Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn hat Fraport bereits 1998 die wachsende Bedeutung des Low-Cost-Segments vorweggenommen. Mit hohen jährlichen Wachstumsraten und über 3,5 Millionen Passagieren, die wir im Jahr 2004 erwarten, ist unsere Strategie aufgegangen, mit Frankfurt-Hahn einen in Deutschland führenden Low-Cost-Airport zu etablieren.

Über eine hundertprozentige Beteiligung an der ICTS Europe Holdings B. V., Europas Nummer eins im Bereich der Aviation Security, hat Fraport eine Spitzenposition im boomenden Sicherheitsmarkt besetzt. Mit 8.839 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an 46 Standorten in Europa bietet ICTS neben dem Kerngeschäft im Bereich der Flugsicherheit auch Sicherheitsdienstleistungen und -lösungen für den Cargo- und Schifffahrtsbereich.



Unser Arbeitsansatz

Unser integriertes Geschäftsmodell am Standort Frankfurt bildet mit Non-Aviation, Aviation und Ground Handling alle Stufen der komplexen Dienstleistungskette im Airport-Management ab. Es ermöglicht die direkte Kontrolle über alle Kernprozesse, die für den reibungslosen Betrieb eines der weltweit bedeutendsten Flughäfen benötigt werden. Aufgrund des direkten Einflusses auf die relevanten Facetten des Tagesgeschäfts können Prozess- und Leistungsinnovationen schnell in die Abläufe integriert und knappe Ressourcen optimal eingesetzt werden.

Unsere Kunden profitieren davon, dass ihnen in allen für den Flughafen-Betrieb relevanten Belangen qualifizierte Ansprechpartner bei Fraport zur Verfügung stehen, die stets die gesamte Dienstleistungskette im Zusammenhang vor Augen haben. Damit ist unser integriertes Geschäftsmodell auch eine entscheidende Voraussetzung für hohe Zufriedenheit bei Airlines und Passagieren.

Kundennähe und Konzentration auf Kernaktivitäten

Die Organisation des Fraport-Konzerns trägt dem integrierten Geschäftsmodell in vollem Umfang Rechnung: Drei Strategische Geschäftsbereiche widmen sich den Kernaktivitäten am Flughafen Frankfurt. Der Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ verantwortet alle mit der Passagierabfertigung verbundenen Prozesse, der Bereich „Flug- und Terminalbetrieb“ sämtliche auf die Luft- und Landseite gerichteten Flughafen-Aufgaben einschließlich der Sicherheitsthematik, und der Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ fokussiert sich auf Aufgaben des Non-Aviation-

Geschäfts. Dazu gehören beispielsweise die Vermietung und Vermarktung der Immobilien, das Parkraum-Management sowie vor allem das Retailing-Geschäft, also Mieten und Konzessionen der diversen Läden und gastronomischen Betriebe sowie die Werbung am Flughafen.

Alle drei auf den Standort Frankfurt bezogenen Strategischen Geschäftsbereiche werden auf Top-Managementebene von einem Bereichsvorstand bzw. Generalbevollmächtigten als Profitcenter mit klarer Ergebnisverantwortung geführt. Fraport-Kunden stehen damit – je nach Kundengruppe – die entsprechenden Verantwortlichen auf der Managementebene qualifiziert zur Seite.

Im vierten Bereich, dem Zentralbereich „Beteiligungen“, der beim Vorstand Finanzen verankert ist, steuern wir unsere Engagements außerhalb des Standorts Frankfurt gebündelt und wirtschaftlich aus unserer Zentrale heraus.

Effiziente und transparente Unternehmensstruktur

Unsere Unternehmensstruktur trägt maßgeblich zur effizienten Führung von Fraport bei, definiert klare und nachvollziehbare Schnittstellen zwischen den Bereichen und reduziert den Umfang der innerbetrieblichen Leistungsverrechnung auf ein notwendiges Mindestmaß.

Für den Kapitalmarkt bedeuten die in Einklang mit der Organisationsstruktur der Fraport AG stehenden Segmente Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities hohe Transparenz bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Potenziale des Unternehmens.



Organisationsstruktur

Gesamtvorstand

Vorstandsvorsitzender (VS)

Dr. Wilhelm Bender

Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten, stellv. Vorstandsvorsitzender (VI)

Prof. Manfred Schölch

Vorstand Finanzen (VF)

Dr. Stefan Schulte

Vorstand Arbeitsdirektor (VA)

Herbert Mai

Vorstand Immobilienentwicklung (VE)

Prof. Barbara Jakubeit

Vorstandsstäbe:

VSB

Betreuung Sonderprojekte

VSR

Revision und Betriebsanalysen

VFI

Investor Relations

VAD

Datenschutz

VAM
Managementsysteme

VAV
Anlaufstelle für vertrauliche Informationen

VEB

Bauherrenfunktion

BV BVD
Bereichsvorstand
Bodenverkehrsdienste

(SGB)

GBV HVM
Generalbevollmächtigter
Handels- und Vermietungsmanagement

(SGB)

GBV FTB
Generalbevollmächtigter
Flug- und Terminalbetrieb

(SGB)

USG

Unternehmensentwicklung, Strukturorganisation, Gremien

(ZB)

APF

Ausbauprogramm Flughafen

(ZB)

IUK

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

(SB)

PSL

Personalserviceleistungen

(ZB)

IFM

Immobilien und Facility Management

(SB)

MAR

Marketing

(ZB)

RAV

Rechtsangelegenheiten und Verträge

(ZB)

CFR

Controlling, Finanzen, Rechnungswesen

(ZB)

UKM

Unternehmenskommunikation

(ZB)

ZEB

Zentraler Einkauf und Bauvergabe

(ZB)

BET

Akquisitionen und Beteiligungen

(ZB)

SB = Servicebereich
SGB = Strategischer Geschäftsbereich
ZB = Zentralbereich

Stand: 1. April 2004



Nachhaltigkeit als Managementprinzip

Der Begriff „Nachhaltigkeit“ stammt ursprünglich aus der Forstwirtschaft. Ein Wald wird demnach nur dann nachhaltig genutzt, wenn nicht mehr Holz eingeschlagen wird, als nachwachsen kann. Dieses Prinzip wurde in den 80er-Jahren von der UN-Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (nach ihrer Vorsitzenden, der damaligen norwegischen Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland, auch „Brundtland-Kommission“ genannt) auf die Bereiche Wirtschaft und Gesellschaft übertragen.

Die Kommission hat das Prinzip „Nachhaltigkeit“ in der heute allgemein anerkannten Weise als Leitbild so definiert: „Nachhaltige Entwicklung bedeutet eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der gegenwärtig lebenden Menschen entspricht, ohne die Fähigkeiten zukünftiger Generationen zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse zu gefährden.“

Auf der UN-Konferenz 1992 in Rio de Janeiro wurde dieses Prinzip zur Maxime allen gesellschaftlichen Handelns weltweit erhoben. Daraus leiten sich drei Verantwortlichkeiten ab, die den Weg zu nachhaltiger Entwicklung bestimmen sollen:

- Alle heute lebenden Menschen sollen ein menschenwürdiges Leben in freier Selbstbestimmung führen können.

- Die heutige Generation hat bei ihren Entscheidungen die Verantwortung dafür zu tragen, dass den künftigen Generationen gleiche Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind wie der heutigen.
- Die Industrieländer stehen gegenüber den Entwicklungsländern in der Pflicht, der wachsenden Armut entgegen zu wirken und die Entwicklungsmöglichkeiten in der Dritten Welt zu verbessern.

Das Prinzip der Nachhaltigkeit fordert von allen gesellschaftlichen Gruppen einen Beitrag. Für Unternehmen bedeutet dies konkret, dass sie als Corporate Citizen, als Bürger der Gesellschaft, in der Pflicht stehen, erstens in ihrem Einflussbereich nachhaltig zu wirtschaften und zweitens den ihnen möglichen Beitrag zu leisten, dass Nachhaltigkeit als weltweite Handlungsmaxime beachtet wird.

Nachhaltigkeit ist ein fest verankertes Unternehmensziel

Im Fraport-Konzern, der ehemaligen Flughafen Frankfurt/Main AG, spielten Elemente von Nachhaltigkeit als Managementprinzip schon vor der Präsentation des „Brundtland-Reports“ im Jahre 1987 eine entscheidende Rolle. Mit dem Flughafen Frankfurt betreibt Fraport das führende Luftverkehrsdrehkreuz auf dem europäischen Kontinent. Seine Lage im Zentrum eines der bedeutendsten und am dichtesten besiedelten europäischen Ballungs-



räume macht es für uns seit Jahrzehnten erforderlich, die ökologischen Belastungen, die mit dem Betrieb des Flughafens für die Menschen der Rhein-Main-Region einhergehen, auf ein absolutes Mindestmaß zu reduzieren.

Nach der Erklärung des Umweltschutzes zum Unternehmensgrundsatz im Jahr 1972, führte der Flughafen Frankfurt als erster deutscher Airport bereits 1974 lärm-differenzierte Landeentgelte ein und etablierte damit einen ökonomischen Anreiz, lärmarmes Fluggerät einzusetzen. Aus diesen Anfängen entwickelte sich ein umfassendes Umweltmanagementsystem, mit dem Fraport heute negative Umwelteinflüsse systematisch reduziert.

Nachhaltigkeit ist heute neben Wertschaffung und Leistungsstärke eines der drei überragenden Konzern-Ziele von Fraport und in die strategische Unternehmensführung integriert. Wertschaffung ist dabei der zentrale Antrieb unseres Handelns. Nur wenn es uns gelingt, das Airport-Geschäft profitabel zu führen und unseren Aktionären eine langfristig attraktive Verzinsung ihrer Anlage zu bieten, werden Investoren Fraport in angemessenem Umfang Kapital zur Verfügung stellen. Die Leistungsstärke von Fraport gründet auf unserem integrierten Geschäftsmodell sowie den daraus resultierenden, qualitativ hochwertigen und effektiv vernetzten Prozessen.

Abgeleitete Teilziele machen Nachhaltigkeit operationalisierbar

Nachhaltigkeit bildet als drittes Konzern-Ziel die Rahmenbedingung für langfristigen Unternehmenserfolg: Erst wenn Wertschaffung und Leistungsstärke dem Anspruch der Nachhaltigkeit genügen, gewinnt Fraport eine langfristige Perspektive und kann für alle Stakeholder – unsere Kunden, unsere Mitarbeiter, unsere Aktionäre und die Region Rhein-Main – Nutzen stiften.

Fraport versteht unter Nachhaltigkeit die Ausrichtung der Unternehmensstrategie an langfristiger ökonomischer, ökologischer und sozialer Stabilität.

Um nachhaltiges Wirtschaften darstellbar und praktisch handhabbar zu machen, ist es sinnvoll, aus dem Leitbild Nachhaltigkeit Teilziele abzuleiten. Aufgrund unserer Geschäftstätigkeit als ein weltweit führender börsennotierter Airport-Betreiber stehen die Bereiche soziale Verantwortung, Umweltschutz, gesellschaftliche Verantwortung, Sicherheit und Governance-Strukturen im Mittelpunkt unserer Bestrebungen, zukunftsorientiert zu wirtschaften.

Zukunftsverträgliches Wirtschaften – Dimensionen



1

Soziale Verantwortung

Bei Fraport ist ein großes Engagement für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wesentliches Element der Unternehmenskultur.



2

Umweltmanagement

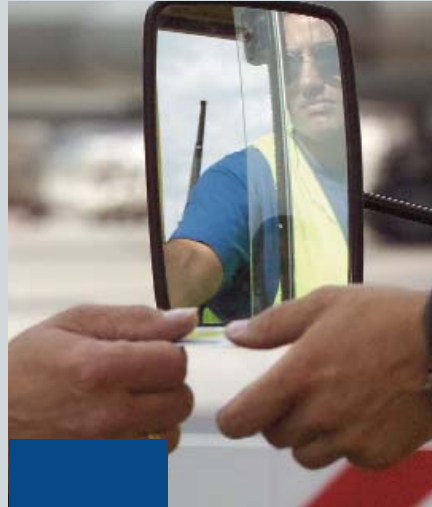
Das validierte Umweltmanagementsystem von Fraport garantiert eine kontinuierliche Verbesserung des Umweltschutzes.



3

Gesellschaftliche Verantwortung

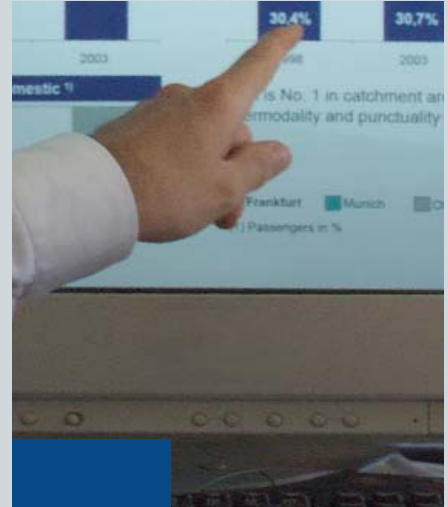
Als guter Nachbar leistet Fraport einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung von Region und Gesellschaft.



4

Sicherheitsmanagement

Mit hohen Standards und professioneller Umsetzung gewährleistet Fraport ein höchstmögliches Maß an Sicherheit.



5

Governance-Strukturen

Durch klare, verbindliche Leitlinien und Werte schafft Fraport Transparenz und stellt eine wirksame Kontrolle der Geschäftsprozesse sicher.



Soziale Verantwortung

Fraport hat die Aufgabe, den Anforderungen des internationalen Wettbewerbs und der Verantwortung gegenüber seinen Beschäftigten gleichermaßen gerecht zu werden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Erfolgsfaktor

Als Flughafen-Betreiber muss der Fraport-Konzern täglich Dienstleistungen auf höchstem Niveau bieten. Voraussetzung dafür sind Engagement, Leistungsfähigkeit und Qualifikation unserer mehr als 23.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Bei Fraport ist der Einsatz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zentraler Bestandteil der Unternehmenspolitik. Sie sind das wichtigste Kapital unseres Unternehmens. Ihre Zufriedenheit und Motivation sind für die Weiterentwicklung des Konzerns entscheidend – insbesondere angesichts eines zunehmenden globalen Wettbewerbs um die besten Kräfte.

Gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen kann nur, wer ihnen attraktive Arbeitsplätze bietet. Bei der Fraport AG sind im Jahr 2003 insgesamt 19.243 Bewerbungen und Job-Anfragen eingegangen. Diese Zahl belegt, dass die Attraktivität des Konzerns als potenzieller Arbeitgeber hoch ist. Bezogen auf die Zahl der Stammarbeitsplätze ergibt sich eine Kennzahl von 147,95 Prozent. Diese wird im Konzern zukünftig alljährlich erhoben, um eine zusätzliche strategische Orientierungsgröße zur Verfügung zu haben und das Attraktivitätsniveau im Hinblick auf die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit systematisch weiter zu erhöhen.

Fraport erhöht Zahl der Ausbildungsplätze

Für ein stabiles Unternehmenswachstum spielt neben der Gewinnung neuer Beschäftigter die Bindung erfahrener Kräfte eine entscheidende Rolle. Die Fluktuationsquote des Stammpersonals konnte 2003 bei der Fraport AG mit 3,5 Prozent wie im Vorjahr auf niedrigem

Niveau gehalten werden. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 12,5 Jahren und damit über dem Vorjahreswert (11,8 Jahre). Auch als Ausbildungsbetrieb ist Fraport nach wie vor einer der attraktivsten Arbeitgeber in der Region: Im Jahr 2003 hat Fraport entgegen dem allgemeinen Trend der Reduzierung von Ausbildungsplätzen die Anzahl der Ausbildungsplätze nochmals um zehn Prozent pro Jahr auf nunmehr 110 erhöht. Somit waren im Jahr 2003 bis zu 330 Auszubildende in 19 Ausbildungsberufen bei der Fraport AG angestellt. Im Jahr 2003 wurden zudem 222 Praktikanten, 243 Studierende und 66 Schülerinnen und Schüler beschäftigt.

Angesichts des starken demografischen Wandels in den westlichen Industrieländern ist es unverzichtbar, junge Menschen auch in konjunkturell schwierigeren Zeiten auszubilden. Darüber hinaus müssen erfahrene ältere Beschäftigte auf neue berufliche Anforderungen vorbereitet werden.

Gleiche Chancen nützen allen

Übergeordnetes Ziel der Personalpolitik von Fraport ist nicht eine kurzfristige Gewinnmaximierung, sondern die Verknüpfung von wirtschaftlichem Erfolg und verantwortungsvollem betrieblichem Handeln. Dieser Grundsatz kam in der 2003 getroffenen Betriebsvereinbarung zum Ausdruck, die eine flexible Anpassung des Personaleinsatzes an die aktuelle Verkehrsentwicklung ermöglicht. Das in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat entwickelte Maßnahmenpaket ermöglicht eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bei gleichzeitiger Sicherung von Arbeitsplätzen.

Einen personalpolitischen Schwerpunkt bildet die Ausbildungs- und Gesundheitsförderung. Wie für sämtliche Konzern-Aktivitäten gilt auch in diesem Bereich das Prinzip der Chancengleichheit, getreu unserem Grundsatz „Gleiche Chancen nützen allen“. Oberstes Gebot ist für Fraport die absolute Gleichbehandlung aller Beschäftigten, unabhängig von Geschlecht, Alter, Religion, Kultur oder Nationalität. Die Leitlinien für partnerschaftliches Verhalten am Arbeitsplatz sind im Rahmen einer entsprechenden Regelungsabrede für alle Beschäftigten verbindlich festgelegt.

Selbstverpflichtung zur Frauenförderung als Zukunftsinvestition

Chancengleichheit ist die Voraussetzung dafür, dass alle Beschäftigten Gelegenheit erhalten, ihr persönliches Leistungspotenzial auszuschöpfen. Die Position zur Frauen- und Familienförderung, die Fraport bereits 1990 im Rahmen einer Betriebsvereinbarung eingenommen hat, leistet dazu einen wesentlichen Beitrag. Die Zielvorgabe unserer aktuellen Betriebsvereinbarung lautet: „Chancengleichheit ist im Konzern mit besonderem Fokus auf Frauen zu realisieren. Es gilt, Chancengleichheit als Prozess in alle zentralen personalpolitischen Bereiche zu integrieren und insbesondere mehr Frauen in Führungsverantwortung zu bringen.“

Als eines der ersten Unternehmen in Deutschland wurde Fraport bereits 1997 mit dem „Total E-Quality“-Prädikat ausgezeichnet, das für eine zunehmende Chancengleichheit in der Personalpolitik verliehen wird. Das Prädikat, das alle drei Jahre in einem unternehmensweiten Prozess wieder erarbeitet werden muss, hat Fraport im Jahr 2000 und erneut im Mai

2004 erhalten. Zur Erhöhung der Chancengleichheit tragen unter anderem Mentoring-Programme für Frauen bei. Sie stellen den direkten Kontakt zu Führungskräften her, die ihr Fach- und Erfahrungswissen an qualifizierte Mitarbeiterinnen weitergeben. Hiermit soll der Frauenanteil in Führungspositionen erhöht werden.

Frauenanteil			
Fraport AG			
	1993	1998	2003
Anzahl der Frauen	1.684	2.086	2.366
Prozentanteil	13,8 %	16,6 %	18,2 %

Im Verlauf der vergangenen zehn Jahre konnte der Frauenanteil in der Fraport AG von insgesamt 13,8 Prozent auf 18,2 Prozent gesteigert werden. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen ist ebenfalls gestiegen und liegt in der zweiten und dritten Führungsebene mit 18,6 Prozent bzw. 19,3 Prozent inzwischen höher als im Gesamtunternehmen.

Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Gerade angesichts einer in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Knappheit an Fachkräften kann es sich kein Unternehmen mehr leisten, sich nicht auf gesellschaftliche Entwicklungen zu beziehen. Hierbei müssen sowohl Frauen als auch Männern verbesserte Möglichkeiten eingeräumt werden, Familie und Beruf miteinander zu verbinden. Dies rechnet sich auch unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten: Fluktuation, längere Zeiträume bis zum beruflichen Wiedereinstieg und Fehlzeiten verursachen Kosten, die durch familienfreundliche Maßnahmen gesenkt werden können.

„Eine flexible Arbeitszeit gibt mir die Chance, Familie und Beruf zu vereinbaren. Und sie verschafft mir zeitliche Freiräume für gezielte Weiterbildungsmaßnahmen. Dadurch verbessere ich systematisch meine beruflichen Chancen.“



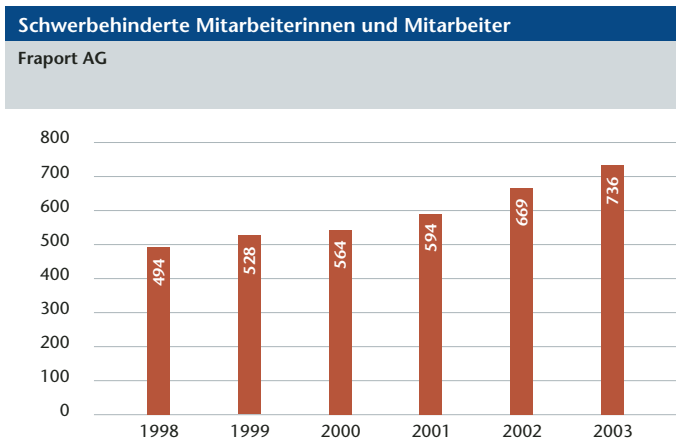
Friederike Freund

Unternehmenskommunikation, engagiert sich für die Verbesserung der internen Kommunikation

Fraport ist dabei, die Flexibilisierung der Arbeitszeit und das Angebot an Teilzeitarbeit weiter auszubauen. Bereits 1994 wurde mit dem Angebot „Familienservice“ ein Beitrag zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie geleistet. 2002 wurde die Leistungspalette um das „Fluggi-Land“ erweitert: Es stellt die Kinderbetreuung in Notfällen oder bei Engpässen in der familiären Versorgung von Kindern sicher und ist in dieser Form in der Rhein-Main-Region einmalig. Ungeachtet aller Fortschritte in den vergangenen zehn Jahren ist der Weg noch weit bis zu einer absoluten beruflichen Chancengleichheit von Frauen und Männern. Im Berufsleben sind Frauen in Deutschland insbesondere in Führungspositionen nach wie vor unterrepräsentiert.

Integration von behinderten Beschäftigten
Gleiche Chancen für alle sicherzustellen heißt für Fraport, behinderten Menschen eine Perspektive zu geben. Wie in den Vorjahren wurde 2003 bei der Fraport AG die Pflichtquote von 5 Prozent zur Beschäftigung schwerbehinderter Menschen deutlich übertroffen. Mit 736 Arbeitsplätzen für behinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreichte ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten Ende 2003 6,09 Prozent – Fraport liegt damit im Umfeld deutscher Verkehrsflughäfen an der Spitze. Zusätzlich wurden im Jahr 2003 Aufträge in Höhe von über 570.000 Euro an Werkstätten für Behinderte vergeben.

Es ist unser Anliegen, das gegenseitige Verständnis von Behinderten und Nichtbehinderten zu fördern. Dieses Ziel hat Fraport in einer Integrationsvereinbarung auf Basis des neuen Schwerbehindertengesetzes festgelegt. Die Vereinbarung unterstützt die Belange schwerbehinderter Menschen beispielsweise bei der Planung von Neubauten wie der des barrierefreien Terminals 3.



Fortbildung sichert Zukunftsfähigkeit

Voraussetzung dafür, dass alle Beschäftigten ihr individuelles Potenzial nutzen können, ist neben der Chancengleichheit ein qualitativ hochwertiges Fortbildungsangebot. Durch intensive Aus- und Weiterbildung bereitet Fraport seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf die Herausforderungen einer Wissensgesellschaft vor, die lebenslanges Lernen verlangt. Immer komplexere Arbeitsabläufe und der Einsatz neuer Technologien stellen wachsende Anforderungen an die individuelle Qualifikation.

Das Fraport-College ist ein wichtiges Instrument, um die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens zu sichern. Die zahlreichen fachspezifischen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen werden mit einem zusätzlichen Angebot zur Förderung der persönlichen Weiterbildungswünsche ergänzt: Die Fraport AG bietet ihren Mitarbeiterinnen und Mitar-

beitern eine „Q-Card“ an. Diese steht für ein virtuelles Budget von 600 Euro jährlich, die jedem Beschäftigten zur persönlichen Weiterbildung zur Verfügung gestellt werden. Im Jahr 2003 nutzten insgesamt 1.558 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Q-Card und besuchten beispielsweise Sprach- oder EDV-Kurse.

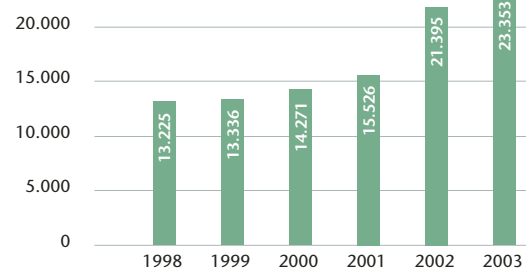
Im Rahmen der Fraport-Academy wurde 2003 die strategische Führungskräfteentwicklung forciert. Eine der Hauptaufgaben war dabei die aktive Unterstützung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beim Management von internen Veränderungsprozessen. Im Rahmen des konzernweiten internationalen Management-Entwicklungs-Programms (KIM) wurden außerdem Führungskräfte gezielt auf internationale Aufgaben im Konzern vorbereitet. Bei Fortbildungsmaßnahmen in einer globalisierten Wirtschaft gilt es, den Blick über Landesgrenzen hinaus zu richten.

Mehr Beschäftigte im Konzern

Die Gesamtzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fraport-Konzerns hat sich im Jahr 2003 auf durchschnittlich 23.353 erhöht. Das sind 1.958 mehr als im Vorjahresdurchschnitt. Am Standort Frankfurt waren zum 31. Dezember 2003 rund 16.000 Mitarbeiter des Fraport-Konzerns beschäftigt. Mit Tochtergesellschaften und Beteiligungen ist Fraport an mehr als 50 Standorten im In- und Ausland vertreten.

Entwicklung des Personalbestands

Fraport-Konzern



Der Personalstand der Fraport AG lag zum Jahresende 2003 bei 13.006 Beschäftigten. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme um 167 Beschäftigte oder 1,3 Prozent. Der Rückgang bei der Fraport AG ist auf die negativen Auswirkungen des Irak-Kriegs und der SARS-Krise auf die Verkehrsentwicklung zurückzuführen. Dagegen ist die Beschäftigtenzahl bei Tochtergesellschaften wie der auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten ICTS Europe deutlich gestiegen.

ICTS Europe ist mit 8.839 Beschäftigten das mit Abstand größte Tochterunternehmen innerhalb des Konzerns. Die deutliche Intensivierung der Sicherheitsmaßnahmen im internationalen Luftverkehr seit den Ereignissen des 11. September 2001 stellt hohe Anforderungen an die Flughafen-Betreiber. Der zusätzliche Sicherheitsaufwand erschließt ICTS ein großes Wachstumspotenzial in diesem zukunftsträchtigen Geschäftsfeld.

Personalstruktur der Fraport AG

Von den Beschäftigten der Fraport AG sind 39,7 Prozent Arbeiter, 48,4 Prozent Angestellte. Die Zahl der Teilzeitbeschäftigten hat sich im Jahr 2003 auf 1.294 erhöht. Dies entspricht einem Anteil an den Gesamtbeschäftigten von 9,9 Prozent. Diese Entwicklung ist vor allem auf die starke Inanspruchnahme der Altersteilzeitprogramme zurückzuführen. Mit 60 Prozent überwiegt der Anteil der Frauen bei den Teilzeitbeschäftigten.

Anteil Teilzeitbeschäftigte			
Fraport AG	1993	1998	2003
Teilzeitbeschäftigte	427	724	1.294
Prozentanteil	3,5 %	5,7 %	9,9 %

Zum 31. Dezember 2003 waren insgesamt 2.308 ausländische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 76 Nationen bei der Fraport AG beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 17,7 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Angesichts der internationalen Zusam-

mensetzung der Fraport-Belegschaft ist die gute und gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Beschäftigten ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Gleiche Standards für alle schaffen

Insgesamt waren Ende 2003 bei den Beteiligungsunternehmen des Fraport-Konzerns 11.486 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Fraport setzt sich dafür ein, Regelungen und Programme innerhalb der Fraport AG auf Tochtergesellschaften zu übertragen und konzernweit einheitliche Standards zu schaffen. So fanden die Aufsichtsratswahlen im März 2003 erstmals mit Beteiligung der Konzern-Gesellschaften in ganz Deutschland statt.

Beschäftigte in Beteiligungsunternehmen¹

Fraport-Konzern (Stand 31.12.2003)	Anzahl Mitarbeiter
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	8
Airport Cater Service GmbH	135
AirIT Airport IT Services Hahn GmbH	9
AirIT International GmbH	2
AirIT Hannover GmbH	51
Air Transport IT-Services Inc.	42
Airport Retail Solution GmbH	5
Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Isletmeciligi Anomim Sirketi	371
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	281
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft	159
Fraport Peru S. A. C.	5
Fraport (Philippines) Services, Inc.	2
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	638
Hahn Campus Management GmbH	6
ICTS Europe Holdings B. V.	8.839
Medical Airport Service GmbH	98
Media Frankfurt GmbH	24
NICE Aircraft Services & Support GmbH	12
TCR International N. V.	206
Tradeport Frankfurt GmbH	434
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH	158
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	1
Gesamtbeschäftigte in Beteiligungsunternehmen	11.486

¹Voll- und quotenkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften.

Für die 2.970 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Konzern-Gesellschaft FIS GmbH konnte 2003 ein Tarifvertrag ausgehandelt werden, der zum 1. Januar 2004 in Kraft getreten ist. Das Geschäftsfeld Fracht wurde innerhalb des Konzerns auf das neu gegründete Tochterunternehmen Tradeport Frankfurt GmbH verlagert (seit 1. Juli 2004: Fraport Cargo Services GmbH). Für die Beschäftigten wurde Ende 2003 ein Tarifvertrag ausgehandelt, der allerdings eine Senkung der Löhne und Gehälter vorsieht.

Diese Maßnahme, durch die der Personalaufwand 2004 um zehn Prozent gesenkt werden kann, war erforderlich, um in diesem Geschäftsbereich wettbewerbsfähige Konditionen anbieten und die Beschäftigung sichern zu können. Sowohl die tarifvertraglichen Vereinbarungen als auch die Sicherung der Arbeitsplätze im Frachtservice angesichts eines wachsenden Kostendrucks zeigen die Anstrengungen des Konzerns, im Konsens zukunftsfähige beschäftigungssichernde Lösungen zu entwickeln.

Gesundheitsförderung reduziert Fehlzeiten

Fraport setzt sich neben der Förderung fachlicher Qualifikationen auch für die Gesundheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. In diesem Engagement sehen wir eine wichtige soziale Verpflichtung, die Vorstand und Betriebsrat im Jahr 2002 in einer eigenen Betriebsvereinbarung zum Ausdruck gebracht haben. Maßnahmen und Zielsetzungen der Gesundheitsförderung bündelt seither das integrierte betriebliche Gesundheitsmanagement.

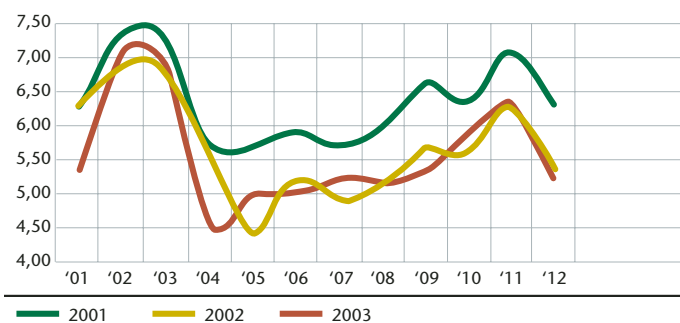
Das im März 2002 gestartete Projekt GATE („Gesund und anwesend – das Tor zum Erfolg“) wurde 2003 erfolgreich fortgeführt. Ziel ist, Gesundheit und Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern sowie die Fehlzeitenquote zu reduzieren. Diese konnte bei der Fraport AG gegenüber dem

Durchschnittswert der letzten zehn Jahre um 1,11 Prozentpunkte von 7,83 auf 6,72 Prozent gesenkt werden.

Erstmals wurde bei der Fraport AG 2003 die Krankenquote auch nach Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelt. Auf Basis der ADV-Krankenquote lag die Fehlzeitenquote nur bei 5,58 Prozent, da bei dieser Berechnung keine Langzeiterkrankungen und Zeiten, in denen das Arbeitsverhältnis ruht, berücksichtigt werden.

ADV-Krankenquote

in % In der ADV-Krankenquote sind Langzeitkranke und Zeiten, in denen das Arbeitsverhältnis ruht (Mutterschutz, Erziehungsurlaub sowie Wehr- und Zivildienst) nicht enthalten.



Weiterer Bestandteil der Gesundheitsförderung ist das Flughafen-Fitnesscenter Fitpoint, das von den Beschäftigten stark frequentiert wird. Darüber hinaus können seit der Einführung eines Gesundheitspasses im August 2003 die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG kostenlos ihren Gesundheitszustand überprüfen lassen, von der Blutdruckmessung über die Ermittlung von Cholesterinwerten bis hin zur Belastbarkeit des Herz-Kreislauf-Systems.

Prämiiertes Gesundheitsmanagement

Das Gesundheitsmanagement von Fraport schlägt sich positiv in einem Beitragsbonus der AOK nieder, der 2004 ebenso wie im Vorjahr gewährt wird. Das bedeutet für die bei der AOK versicherten Beschäftigten der Fraport AG eine Reduzierung des Krankenkas-

senbeitrags um 1,2 Prozentpunkte. Das Einsparvolumen beträgt 2,2 Millionen Euro und kommt zu gleichen Teilen den dort versicherten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Unternehmen zugute.

Gesundheitsmanagement schließt Prävention durch Maßnahmen zur Erhöhung des Arbeitsschutzes ein. Die Zahl der Arbeitsunfälle und die unfallbedingten Ausfallzeiten konnten bei der Fraport AG im Jahr 2003 erheblich reduziert werden, von zehn auf acht Unfälle je eine Millionen Verkehrseinheiten beziehungsweise von 118 auf 96 Ausfalltage. Die als Quotient aus Anzahl der Ausfalltage und Verkehrseinheiten berechnete Arbeitsunfallquote betrug 136,66 und soll zukünftig als Vergleichsgröße und Maß zur Bewertung weiterer erreichter Fortschritte dienen.

Die Zahl der Arbeitsunfälle am Flughafen Frankfurt ist in den vergangenen zwölf Jahren trotz erheblich gestiegener Passagierzahlen und erhöhtem Frachturnschlag um etwa die Hälfte zurückgegangen. Als Richtgröße auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit dient zudem die so genannte 1.000-Mann-Quote, die Auskunft über die meldepflichtigen Unfälle pro 1.000 Beschäftigte gibt. Dieser Wert ist bei der Fraport AG in den vergangenen Jahren kontinuierlich auf 41 im Jahr 2003 gesunken, 1991 lag er noch bei 87.

Allein 2003 gelang es Fraport, die meldepflichtigen Unfälle um rund 15 Prozent auf 537 zu reduzieren. Die daraus resultierenden Ausfalltage konnten sogar um 22 Prozent auf 6.690 gesenkt werden. Der 2003 wieder erfolgreich abgeschlossene Zertifizierungsprozess nach EMAS stellt eine weitere Bestätigung der Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheit dar. Unser langfristiges Ziel ist, die Quote auf unter 20 zu reduzieren. Fraport hat ein eng mit dem Gesundheitsmanagement und betrieblichen Umweltschutz vernetztes systematisches Arbeitssicherheitsmanagement installiert. Die verringerte Zahl an Unfällen und Ausfalltagen brachte Fraport allein 2003 eine kalkulatorische Einsparung von 3,5 Millionen Euro.



„Chancengleichheit ist bei uns ausdrücklicher Vorstandsauftrag, an dessen Erfüllung wir konsequent arbeiten. Für uns hat die Gleichbehandlung aller Beschäftigten höchste Priorität, unabhängig von Geschlecht, Alter, Religion, Kultur oder Nationalität. Von unseren Aktivitäten zur Förderung der Chancengleichheit profitieren alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denn sie wirken sich letztlich positiv auf die Wertschöpfung des gesamten Unternehmens aus.“

Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Immobilienentwicklung

Erhöhte Motivation durch Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg

Gesundheit und hohe Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Beteiligung am Unternehmenserfolg sind wichtige Wettbewerbsvorteile. Dafür wurde bei der Fraport AG das leistungs- und erfolgsabhängige Vergütungssystem LEA (Leistung – Erfolg – Anerkennung) eingeführt. Die Beschäftigten werden am Börsenwert des Unternehmens beteiligt und erhalten zudem eine individuelle Leistungsbeteiligung. Im Jahr 2003 hatten sie im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms zum dritten Mal die Möglichkeit zur Kapitalbeteiligung am Unternehmen. Im Zeitraum von 2001 bis 2005 steht für die jährlichen Mitarbeiterbeteiligungsprogramme ein genehmigtes Kapital von 15 Millionen Euro zur Verfügung. Inzwischen ist mehr als die Hälfte der Beschäftigten auch Anteilseigner des eigenen Unternehmens.

Teilnehmende Beteiligungsunternehmen

am MABP 2003

Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH

Airport Cater Service GmbH

AirIT Airport IT Services Hahn GmbH

AirIT International GmbH

AirIT Hannover GmbH

Airport Retail Solution GmbH

Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Medical Airport Service GmbH

Media Frankfurt GmbH

NICE Aircraft Services & Support GmbH

Hahn Campus Management GmbH¹

¹ Enkelgesellschaft der Fraport AG.

Ebenso wie LEA stieß auch das „Cafeteria-Programm“ im Jahr 2003 auf große Resonanz. Auf Basis einer Betriebsvereinbarung, die für die Beschäftigten im Rahmen des konzernweiten Wertsteigerungsprogramms „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ einen Beteiligungs-

bonus vorsieht, wurden zwei Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG können aus einer breiten Palette von Angeboten, die beispielsweise Reise-, Büchergutscheine oder Zuschüsse für die Anschaffung eines Computers beinhaltet, ihren individuellen Bonus auswählen.

Fraport-Barometer misst Zufriedenheit

Die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird bei der Fraport AG seit dem Jahr 2000 regelmäßig ermittelt. Das sogenannte Fraport-Barometer erfasst acht Bereiche, vom Betriebsklima über die Arbeitsbedingungen bis zur Bezahlung, die analog zum Schulnotensystem mit Werten von eins bis sechs bewertet werden. Bei der letzten Befragung im Sommer 2003 resultierte daraus ein Durchschnittswert von 3,11, im Sommer 2002 lag dieser bei 3,14. Insgesamt blieben die Werte in den letzten Jahren mit einer Schwankungsbreite von 2,95 bis 3,21 recht stabil. Zukünftige Erhebungen sollen auch online durchgeführt werden, um die Rücklaufquote und -schnelligkeit noch zu erhöhen.

Die acht Dimensionen der Mitarbeiterzufriedenheit

Indikatoren	Sommer 2001	Winter 2002	Sommer 2003
Betriebsklima	2,93	2,63	2,84
Kompetenz der Vorgesetzten	2,98	2,75	3,00
Arbeitsbedingungen	2,76	2,55	2,59
Berufliche Entwicklung	3,38	3,47	3,54
Vertrauen in die Unternehmenspolitik	3,60	3,95	3,92
Arbeitsplatzsicherheit	2,57	3,08	3,00
Bezahlung	3,71	3,48	3,36
Stolz auf Unternehmen	2,77	2,83	2,74

Bewertung auf einer Skala von 1 – 6 („Schulnotensystem“).

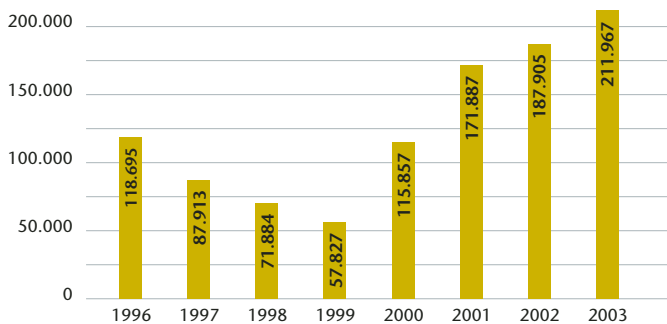
Ideenmanagement fördert Kreativität

Zukunftsfähigkeit erfordert permanente Innovation. Das Ideenmanagement der Fraport AG fördert die Initiative von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich aktiv für Verbesserungen

im Unternehmen einsetzen. Ihre Kreativität ermöglicht erhebliche Kosteneinsparungen durch Prozessoptimierung. Zudem konnten im Jahr 2003 erfolgreich neue Produkte zum Schutz als Gebrauchsmuster bzw. Patent eingereicht werden. Im vergangenen Jahr wurden die Ideen mit Prämien in Höhe von 212.000 Euro honoriert, eine Steigerung von 13 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Für sein Ideenmanagement wurde Fraport außerdem vom Deutschen Institut für Betriebswirtschaft als bestes Unternehmen im Bereich Verkehrsbetriebe ausgezeichnet.

Entwicklung der ausgezahlten Geldprämien

in €



Auch in Zukunft werden wir uns gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für gute Arbeitsbedingungen, ein angenehmes Unternehmensklima und ein stabiles Wachstum einsetzen. Eine Hauptaufgabe der Arbeit im personalpolitischen Bereich besteht auch künftig in der konsequenten Durchsetzung der Chancengleichheit in allen Konzern-Bereichen. Dabei gilt es, Fördermaßnahmen auf das Gesamtunternehmen zu übertragen und den Blick verstärkt über die Grenzen der Muttergesellschaft hinaus zu richten. Wir werden den Prozess der Chancengleichheit in alle zentralen personalpolitischen Bereiche integrieren und insbesondere einer wachsenden Zahl von Frauen Führungsverantwortung übertragen.



„Unser erfolgreiches Gesundheitsmanagement trägt wesentlich zum Wohlbefinden unserer Beschäftigten bei. Der Beitragsbonus der AOK ist ein Beleg für die Qualität unserer Anstrengungen im Gesundheitsbereich und kommt sowohl unseren dort versicherten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch dem Unternehmen zugute. Auch in Zukunft werden wir uns gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für gute Arbeitsbedingungen, ein angenehmes Unternehmensklima und ein stabiles Konzern-Wachstum einsetzen.“

Herbert Mai
Vorstand Arbeitsdirektor



Umweltmanagement

Umweltschutz ist schon seit 1972 ein Unternehmensgrundsatz der Fraport AG. Um der besonderen Verantwortung als Flughafen-Betreiber gerecht zu werden, hat Fraport das Umweltmanagement im Rahmen der Nachhaltigkeitsbetrachtung in die strategische Führung des Unternehmens integriert.

Kontinuierliche Verbesserung zum Wohl der Umwelt

Zur Verbesserung der Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement an allen Standorten dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Die strategische Vermeidung von Belastungen – bevor sie überhaupt entstehen – ist für uns wichtiger als die Beseitigung von Folgen. In diesem Sinne gestaltet Fraport Abläufe so, dass sie mit minimalen Umwelteinwirkungen einhergehen.

Wir wenden die Maßstäbe von EMAS (Europäische Verordnung zum Eco Management and Audit Scheme) an und verbessern kontinuierlich unsere Leistungen für den Umweltschutz. Umweltschutz hört für uns nicht an der Grenze des Flughafen-Geländes auf.

Bereits im Jahr 1999 wurde vom Vorstand eine Umweltpolitik verabschiedet. Sie ist aus der Unternehmensvision abgeleitet und greift die Vorgaben und guten Managementpraktiken aus der EMAS-Verordnung auf. Die Umweltpolitik dient zur Orientierung der Fraport-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter und stellt sicher, dass „alle an einem Strang ziehen“. Darüber hinaus ist sie als Signal an Kunden, Partner und Öffentlichkeit gedacht, mit dem die Fraport AG ihr Engagement für einen zukunftsorientierten Umweltschutz unterstreichen möchte.

Umweltpolitik der Fraport AG¹

- **Wir stellen uns der Verantwortung für die Umwelt.** Unser Handeln wirkt über die Grenzen unseres Areals hinaus. In diesem erweiterten Rahmen sehen wir uns auch in der Verantwortung für die Gesellschaft und den Erhalt der Umwelt.

- **Umweltschutz ist die Aufgabe aller.** Wir fördern das Umweltbewusstsein unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen Ebenen. Führungskräfte und Belegschaft kommunizieren miteinander, um den Umweltschutz in allen Bereichen des Unternehmens gemeinsam voranzubringen.
- **Wir verbessern den Umweltschutz kontinuierlich.** Unser Ziel ist es, natürliche Ressourcen zu erhalten. Schädliche Auswirkungen wollen wir auf ein Mindestmaß reduzieren oder – sofern möglich – vermeiden. Daher bevorzugen wir umweltfreundliche Technologien auf dem neuesten Stand, wenn ihre Anwendung wirtschaftlich vertretbar ist.
- **Wir schützen die Umwelt mit System.** Wir überprüfen regelmäßig, ob die Geschäftspraxis mit unserer Umweltpolitik und unseren Umweltzielen übereinstimmt und schaffen Abhilfe, wenn dies nicht der Fall ist. Wir stellen sicher, dass alle gesetzlichen und behördlichen Auflagen eingehalten werden.
- **Wir erfassen und bewerten die Umweltauswirkungen.** Die Auswirkungen des Flughafen-Betriebs auf unser Gelände und seine Umgebung überwachen, analysieren und beurteilen wir. Die hierzu nötigen Daten zeichnen wir regelmäßig auf. Auswirkungen neuer Tätigkeiten, Produkte oder Verfahren bestimmen und beurteilen wir im Voraus.
- **Wir stehen im Dialog.** Wir entwickeln unser Unternehmen im Dialog mit dem Umfeld. Zum Verständnis der Umweltsituation des Flughafens stellen wir unsere Umweltdaten und -informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Um Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering zu halten, arbeiten wir kooperativ mit den Behörden zusammen. Wir wirken darauf hin, dass Firmen, die auf dem Flughafen-Gelände tätig sind, die selben Umweltstandards anwenden wie wir selbst.

¹ Zum Teil gekürzt.

Das Umweltmanagementsystem von Fraport

Die Fraport AG verfügt seit 1999 über ein Umweltmanagementsystem (UMS). Es ist nach EMAS validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert. EMAS ist das von der Europäischen Union geschaffene Instrument „über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung“. Das ökologische Gütesiegel EMAS verpflichtet ein Unternehmen nicht nur zur Einhaltung genau definierter Standards, sondern auch zur kontinuierlichen Verbesserung des Umweltschutzes.

Sinn und Zweck des Umweltmanagementsystems sind Effektivität und Nachprüfbarkeit der gesamten Planungen und Aktivitäten in Sachen Umweltschutz. Das UMS hilft, die Transparenz in allen wesentlichen Abläufen zu erhöhen und den Dialog zu stärken, um so die mit dem Umweltschutz verbundenen Aufgaben besser zu identifizieren und zu erfüllen.

Die allgemeinen Zielvorgaben des UMS sind in der vom Vorstand der Fraport AG vorgegebenen Umweltpolitik formuliert.

Die bedeutendsten Instrumente des UMS sind:

- Die Umwelterklärung als wesentliche Grundlage zur Validierung.
- Die Umweltpolitik.
- Das Umweltprogramm mit Zielen und Maßnahmen.
- Interne Verfahrens-, Betriebs- und Arbeitsanweisungen.
- Interne Umweltbetriebsprüfungen (Audits).
- Die Bewertung der Umweltaspekte.
- Das Umweltkennzahlensystem.
- Das Management-Review.

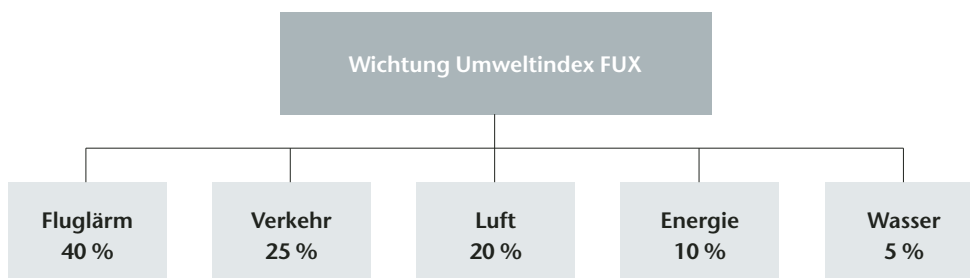
Fraport-Umweltindex FUX als ein Instrument des Umweltmanagements

Im Rahmen des Umweltmanagements unterstützt ein Umweltkennzahlensystem die Bewertung der Umweltaspekte. Es enthält grundlegende Informationen zu Emissionen

Fraport-Umweltindex FUX

Konvention

- Bezug auf Basisjahr 2003 = 1.000 Punkte
- 1 % Verbesserung = + 10 Punkte
- 1 % Verschlechterung = - 10 Punkte



„Im Rahmen unseres Umweltmanagements erfassen wir über 100 Kennzahlen. Der Fraport-Umweltindex FUX schafft hier mehr Transparenz: Er komprimiert die Entwicklung der fünf wichtigsten Umweltaspekte Fluglärm, Verkehr, Luft, Energie und Wasser in einer jährlich zu berechnenden Kennzahl.“



Dr. Peter Marx
Bereichsleiter
Umwelt

(z. B. Lärm, Luftschadstoffe), zur Nutzung von Ressourcen (z. B. Energie, Wasser) sowie sonstigen wichtigen Größen. Die Kennzahlen werden jährlich aktualisiert und in den jeweiligen Umwelterklärungen veröffentlicht. Diese sind im Internet unter www.fraport.de zu finden oder können bei der Fraport AG (UKM), 60547 Frankfurt am Main, angefordert werden.

Auf Basis ausgewählter Kennzahlen hat Fraport ein Instrument geschaffen, mit dessen Hilfe in einer einzigen Zahl Entwicklungstrends des Umweltschutzes am Flughafen Frankfurt gemessen werden können. Der Fraport-Umweltindex FUX wird selbst wiederum Bestandteil eines derzeit in der Entwicklung befindlichen übergeordneten Indexsystems sein, mit dessen Hilfe wir in Zukunft die Nachhaltigkeits-Performance relevanter Bereiche messen und steuern möchten.

Er erfüllt die zentralen Voraussetzungen, die an ein objektives Steuerungsinstrument zu stellen sind, wie:

- Messbarkeit der Umweltaspekte, von Fraport direkt oder indirekt beeinflussbar.
- Bezug auf den Regelbetrieb.
- Beurteilung über interne Zeitreihen.
- Anlehnung an implementierte anerkannte Umweltindexsysteme (Deutscher Umweltindex, UBA September 2003, Sustainability Reporting Guidelines der Global Reporting Initiative 2002).

Das Basisjahr ist 2003. Veränderungen gegenüber dem Stand im Basisjahr werden in den Folgejahren bewertet. Die fünf im Index repräsentierten Umweltaspekte Fluglärm, Verkehr, Luft, Energie und Wasser werden dabei im Verhältnis ihrer Bedeutung gewichtet.

Aspekte des Umweltschutzes

Fluglärm

Als kontinentales Luftverkehrsdrehkreuz weist der Flughafen Frankfurt ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Seine Lage im Zentrum eines der bedeutendsten Ballungsräume Deutschlands ist für die Region und ihre Wirtschaft ein großer Standortvorteil, bedeutet aber in Abhängigkeit von Wohnort und individuellem Lärmempfinden für Anwohner eine in ihrer Intensität unterschiedlich ausgeprägte Beeinträchtigung durch Fluggeräusche.

Fluglärm ist aus diesen Gründen für die weitere Entwicklung der Kapazität des Flughafens Frankfurt ein limitierendes Element. Wir nehmen die Fluglärmproblematik sehr ernst und räumen ihrer Bekämpfung höchste Priorität ein.

Zehn-Punkte-Programm

Unsere Strategie zur Bekämpfung des Fluglärms folgt heute maßgeblich dem Zehn-Punkte-Programm, das Fraport zur Begleitung des Kapazitätsausbaus am Flughafen Frankfurt beschlossen und im Mai 2000 vorgestellt hat. Es beschreibt Maßnahmen zu einer möglichst raschen und wirksamen Lärminderung und verfolgt dabei in erster Linie das Ziel, den Schutz der Nachtruhe der Flughafen-Anwohner zu gewährleisten. Einen weiteren Schwerpunkt des Programms bildet eine bürgernahe Informationspolitik.

Den genauen Wortlaut des Zehn-Punkte-Programms und Informationen zum aktuellen Stand seiner Umsetzung finden Sie im Internet unter www.ausbau.flughafen-frankfurt.com im Bereich „Im Konsens“.

Aktiver Schallschutz

Als Flughafen-Betreiber kann Fraport die Fluglärmbelastung lediglich indirekt beeinflussen. Bereits 1974 wurden zu diesem Zweck lärm-differenzierte Landeentgelte als ökonomisches Anreizsystem eingeführt. Seit dem 1. Januar 2001 ist Frankfurt der erste deutsche Flughafen, der seine Gebührendifferenzierung anhand von sieben Lärmklassen auf den tatsächlich vor Ort entstehenden Lärm bezieht.

Zur aktiven Lärminderung während der Nacht von 23 bis 5 Uhr kommt darüber hinaus seit dem Sommerflugplan 2002 am Frankfurter Flughafen eine Lärmkontingentierung zur Anwendung. Die einzelnen Flugzeugmuster werden dabei wie bei der Gebührendifferenzierung in sieben Lärmklassen eingeteilt und je Flugbewegung in Abhängigkeit von der Lärmklasse Lärmunkte vergeben. Am Ende jeder Flugplanperiode wird bei einer Unterschreitung des Lärmpunktekontingents ein Drittel der nicht ausgeschöpften Punkte auf den zur Koordination stehenden neuen Flugplan übertragen. Bei einer Überschreitung verringert sich das Lärmpunktekontingent für den Folgeflugplan entsprechend.

Eine Minimierung der Lärmbelastung durch Überflüge hat Fraport mit einer Optimierung der An- und Abflugverfahren in Zusammenarbeit mit der für die Routenführung verantwortlichen DFS Deutschen Flugsicherung GmbH erreicht.

Weitere Informationen zum aktiven Schallschutz finden Sie unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Fluglärm“.

Passiver Schallschutz

Der passive Schallschutz, d. h. die Lärmverringerung im Inneren von Gebäuden durch bauliche Maßnahmen, bildet einen weiteren Schwerpunkt unserer Bemühungen um eine Reduktion der Fluglärmbelastung. Mit dem

„Viele Punkte des Zehn-Punkte-Programms stehen im Diskussionsprozess des Regionalen Dialogforums regelmäßig auf der Tagesordnung. Ich bin dafür verantwortlich, dass zu den einzelnen Punkten stets der aktuelle Sachstand aus den Fachabteilungen zur Verfügung steht.“



Knut Walther

Ausbau-Programm
Flughafen, betreut
unser Zehn-Punkte-
Programm

aktuellen passiven Schallschutzprogramm, das wir im Frühjahr 2002 aufgelegt haben, werden die Belastungen für unsere Mitbürger im Rhein-Main-Gebiet reduziert.

Konkrete Maßnahmen in Schlaf- und Kinderzimmern sind der Einbau schallgedämpfter Fenster, Rollladenkästen und Lüfter, die bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Frischluftzufuhr sicherstellen. Die Finanzierung des Schallschutzprogramms erfolgt durch ein zusätzliches Passagierentgelt, das mit dem Flugticket bezahlt wird. Bis Mai 2004 waren bereits über 2.300 Anträge eingegangen. Für rund 1.600 Anträge bzw. über 3.000 Wohneinheiten aus dem Nachtschutzgebiet wurden Kostenerstattungsvereinbarungen erteilt.

Mehr Informationen zum Schallschutzprogramm finden Sie im Internet unter www.ausbau.flughafen-frankfurt.com im Bereich „Schallschutz“.

Casa-Programm

Im Rahmen des freiwilligen Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramms werden wir Eigentümern von Immobilien, die besonders niedrig überflogen werden, eine finanzielle Kompensation anbieten.

Das Casa-Programm gilt in erster Linie für Immobilien, die in der Einflugschneise der geplanten Landebahn Nord-West liegen werden, und solche, die schon heute im Bereich der Einflugschneisen des Parallelbahnsystems liegen und besonders niedrig überflogen werden.

Überwachung des Fluglärms

Fraport besitzt eine der umfangreichsten Fluglärmüberwachungsanlagen Europas. An 26 Messstellen entlang der Flugrouten registrieren Messgeräte der Fraport AG, ergänzt von zwei mobilen Messcontainern und einem Messfahrzeug, die Geräuscheinwirkungen an- und abfliegender Maschinen. Der Fluglärm wird nach den geltenden Vorschriften gemessen und ausgewertet, die Ergebnisse werden regelmäßig an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie an die Fluglärmkommission berichtet.

Informationen zu den Ergebnissen der Fluglärmmessung finden Sie unter www.fraport.de im Bereich „Infoservice Fluglärm“.

Verkehr

Für den Flughafen Frankfurt sind zwei verkehrstechnische Eigenschaften charakteristisch: Er ist einerseits eine internationale Luftverkehrsdrehscheibe, ein „Hub-Airport“, der das deutsche und europäische mit dem interkontinentalen Streckennetz verknüpft. Andererseits ist er durch die Vernetzung der Mobilitätssysteme Luft-, Schienen- und Straßenverkehr ein intermodaler Verkehrsknotenpunkt. Die gezielte Vernetzung von Verkehrsträgern basiert auf einem ersten Konzept aus dem Jahr 1972 und ist heute ein bewährtes Produkt des Flughafens Frankfurt.

Die Originär-Passagiere reisen zu einem Drittel mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Schienen-Fern- und -Nahverkehr, Bus) an und ab und zu zwei Dritteln per Pkw. Die sehr gute Bahnanbindung des Flughafens Frankfurt wirkt sich in zweierlei Weise aus: Sie schafft zum einen die Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dies entspricht einem verkehrspolitischen Ziel der EU, die damit auf eine Verringerung des Ausstoßes klimaverändernder Gase wie beispielsweise CO₂ hinwirken möchte. Zum anderen vergrößert sie das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens, ermöglicht so die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene und schafft freie Slots, die im internationalen oder interkontinentalen Verkehr genutzt werden können.

Intermodalität bringt CO₂-Einsparung

Wie wirkungsvoll die Verlagerung von Luftverkehr auf die Bahn gerade unter dem Aspekt der CO₂-Einsparung ist, zeigen folgende Zahlen: Durch die Einführung der ICE-3-Verbindung zwischen dem Frankfurter Flughafen und Köln konnten pro Jahr 1.460 Flüge mit ca. 156.000 Passagieren auf der Strecke Frankfurt – Köln entfallen. Absolut entspricht dies einer CO₂-Einsparung von ca. 5.400 Tonnen im Jahr. Mit dem ICE 3 werden für den Trans-

port der zusätzlichen 156.000 Passagiere nach Köln ca. 1.100 Tonnen CO₂ erzeugt. Insgesamt werden damit durch die Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs zwischen dem Flughafen Frankfurt und Köln vom Flugzeug auf die Schiene rund 4.300 Tonnen CO₂ im Jahr eingespart.

Aufgrund weiterer Bestrebungen, das Intermodalitätskonzept auszubauen sowie der gezielten Verlagerung von Kurzstreckenflügen und zusätzlicher Anteile des motorisierten Individualverkehrs bei An- bzw. Abreise auf die Schiene, können wir auch in den kommenden Jahren erhebliche Einsparungen bei den CO₂-Emissionen erwarten.

Job-Ticket für Beschäftigte

Das Ziel der Verkehrsverlagerung verfolgt Fraport auch bei den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Beschäftigten anderer am Standort Flughafen Frankfurt ansässiger Unternehmen. Vom Angebot eines kostenlosen Job-Tickets machen mittlerweile rund 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG Gebrauch – über die Hälfte unserer Beschäftigten am Standort Frankfurt. Bezogen auf die Gesamtzahl der am Flughafen Frankfurt Beschäftigten nutzten nach einer letzten umfassenden Umfrage im Jahr 2000 26,4 Prozent regelmäßig den Öffentlichen Personennahverkehr. Mit der Annahme, dass die Beschäftigten im Durchschnitt ca. 25 Kilometer vom Flughafen entfernt wohnen, ergibt sich aus der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eine CO₂-Einsparung von ca. 14.000 Tonnen pro Jahr.

Mehr Informationen zum Thema Verkehr erhalten Sie im Internet unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ oder in der Umwelterklärung der Fraport AG, die Sie unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Umweltmanagement“ als Download finden.

„Unsere Luftmessstationen liefern Präzisionsarbeit. Alle 30 Minuten übermitteln sie aktuelle Werte in mein Büro. Ich vergleiche die Daten dann mit den Stationen der Stadt Frankfurt. In der Regel gibt es am Flughafen keine signifikanten Abweichungen von den innerstädtischen Werten.“



Markus Sommerfeld

Ausbau-Programm

Flughafen, zuständig

für unsere Luftmessstationen

Haben Sie Interesse, mehr über unsere Anstrengungen zur Luftreinhaltung zu erfahren? Dann melden Sie sich zur Dialogtour an: Fraport AG (UKM-PA) 60547 Frankfurt am Main

Luft

Flugzeuge verursachen zwangsläufig Luftschadstoffe, die bei der Verbrennung von Treibstoff entstehen. Fraport hat keinen direkten Einfluss auf die Schadstoffemissionen aus dem Flugbetrieb. Zum Luftverkehr gehört auch der Betrieb der im Heck der Flugzeuge eingebauten Hilfsaggregate (so genannte Auxiliary Power Units, „APU“), die das Flugzeug bei Bedarf am Boden mit Energie versorgen. Der Flughafen Frankfurt bietet an den meisten Flugzeugpositionen Bodenstrom, der auch den Energiebedarf für die Ventilation deckt. Unter normalen Bedingungen reicht dies aus, sodass auf den Betrieb der APU-Aggregate für eine darüber hinaus gehende Klimatisierung oft verzichtet werden kann. Damit kann eine beträchtliche Verringerung der Schadstoffemissionen erreicht werden. Derzeit sind 109 Flugzeugpositionen mit 400-Hertz-Bodenstrom versorgt.

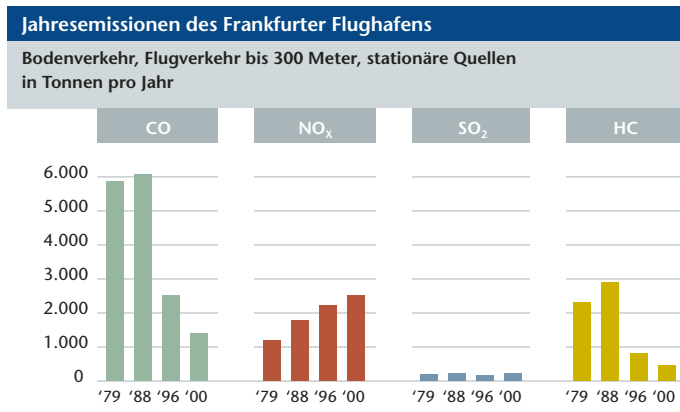
Moderne Triebwerke verursachen weniger Lärm als ihre Vorgängergenerationen. Die Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt schafft ökonomische Anreize, lärmarmes Fluggerät einzusetzen. Damit fördert sie zugleich

den Einsatz moderner, effizienter Triebwerkstechnik und leistet so auch einen Beitrag zur Reduktion von Schadstoffemissionen.

Obwohl der Luftverkehr kontinuierlich wächst, gibt es im Hinblick auf den Treibstoffverbrauch überaus positive Entwicklungen: So konnte der spezifische Treibstoffverbrauch im Zeitraum 1991 bis 2001 um 25 Prozent gesenkt werden (Deutsche Lufthansa, Umweltbericht 2002).

Schadstoffreduktion bei Fahrzeugen und stationären Emissionsquellen

Fraport hat als Verursacher primär einen Einfluss auf die Emissionen der Fahrzeuge auf dem Vorfeld. Im Jahr 2003 kamen allein bei Fraport 2.840 Fahrzeuge zum Einsatz, darunter 833 mobile Arbeitsmaschinen der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld zur Abfertigung von Flugzeugen. Die Fraport-Flotte umfasste 2003 auch 635 Elektro- bzw. Hybrid- und Gasfahrzeuge. Neben der Fraport-eigenen Flotte sind auf dem Vorfeld auch Fahrzeuge der am Flughafen ansässigen Airlines, Aviation-Dienstleister, Behörden usw. in Betrieb.



Im direkten Einflussbereich von Fraport liegen außerdem stationäre Emissionsquellen wie z. B. mit Gas und Öl betriebene Feuerungsanlagen, Bodenstromaggregate und Netzersatzanlagen, die z. B. für Stromausfälle bereitgehalten werden müssen. Hinzu kommen noch die Abgasemissionen des Straßenverkehrs im Flughafen-Bereich, an dem auch die Passagiere und Besucher beteiligt sind.

Schadstoffimmissionen unter den gesetzlichen Grenzwerten

Die Luftqualität am Flughafen Frankfurt ist verhältnismäßig gut und liegt derzeit unter den gesetzlichen Grenzwerten, obwohl die Zahl der Flugbewegungen kontinuierlich steigt. Immissionsmessungen, die gemeinsam mit dem Hessischen Umweltamt durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass lediglich im Bereich der Start- und Landebahnen die Luftqualität vergleichbar mit der in der Frankfurter City und entlang der Autobahnen ist. Bereits an der Begrenzung des Flughafen-Geländes sind die Schadstoffimmissionen deutlich niedriger.

Um den Einfluss der verschiedenen Quellen auf die Luftqualität festzustellen, hat Fraport Berechnungen mithilfe eines Ausbreitungsmodells durchführen lassen. Sie ergaben, dass die Luftqualität im Umfeld des Flughafens nur zu einem kleineren Teil vom Flughafen-Betrieb bestimmt wird. Die Belastung der Luft in der Umgebung des Airports stammt überwiegend aus dem Stra-

ßenverkehr, von den im Umland ansässigen Industriebetrieben sowie den von Gewerbeunternehmen und privaten Haushalten betriebenen Heizungsanlagen.

Eine wichtige Voraussetzung zur Verbesserung der Luftqualität ist die Optimierung der Datenbasis über Luftschadstoffe. Zu diesem Zweck hat Fraport im Jahr 2002 eigene Messeinrichtungen für Luftschadstoffe in Betrieb genommen. Mit einem ortsfesten Messcontainer wird eine kontinuierliche Zeitreihe der Immissionen ermittelt, während ein weiterer mobiler Messcontainer die räumliche Struktur des Immissionsfelds erfasst.

Ansatzpunkte für weitere Verbesserung der Luftqualität

In den zurückliegenden Jahren hat die Entwicklung neuer Flugzeugtriebwerke bei der Lärminderung, beim Treibstoffsparen und bei der Schadstoffverringerng deutliche Fortschritte ermöglicht. Ein Schwerpunkt der künftigen Entwicklung wird die deutliche Reduktion von Stickoxiden mittels neuer Triebwerkstechnologien sein, die auf Doppelbrennkammersystemen basieren.

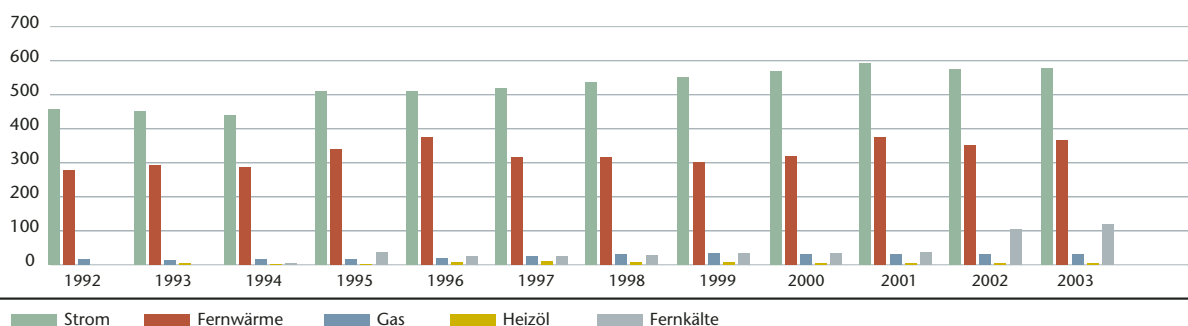
Obwohl der Einfluss des Flughafens Frankfurt auf die Luftqualität in seinem Umland eher gering ausfällt, strebt Fraport weitere Verbesserungen an. Im Mittelpunkt steht dabei der Vorfeldverkehr – hier soll sich die Beschaffung neuer Dieselfahrzeuge an der COM II (EU-Richtlinie über Emissionen von Verbrennungsmotoren mobiler Maschinen) orientieren. Ziel ist die kontinuierliche Reduzierung der Ruß- sowie anderer Emissionen auf dem Vorfeld durch den Austausch von jährlich bis zu zehn Prozent der mobilen Arbeitsmaschinen.

Darüber hinaus ist im Zuge von Neubaumaßnahmen der Anschluss weiterer Flugzeugpositionen an das Bodenstromnetz geplant, um den Anteil der Emissionen am Standort weiter zu reduzieren.

Mehr Informationen zum Thema Luft erhalten Sie im Internet unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ oder in der Umwelterklärung der Fraport AG, die Sie unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Umweltmanagement“ als Download finden.

Energieträger am Flughafen Frankfurt – Gesamtverbrauch

GWh



Energie

Hinsichtlich seiner Dimension ist der Flughafen Frankfurt mit einer Stadt von ca. 100.000 Einwohnern vergleichbar. Entsprechend hoch ist sein Energiebedarf. Hinzu kommen besondere Anforderungen und Standards wie die Klimatisierung der Terminals, großer Teile der am Flughafen ansässigen Büros und sonstiger Gebäude.

Der Energieverbrauch ist von großer klimapolitischer Relevanz, weil über seine Absenkung eine Reduktion von CO₂-Emissionen erreicht werden kann. Daneben können über Energieeinsparungen auch Kostenreduktionspotenziale erschlossen werden.

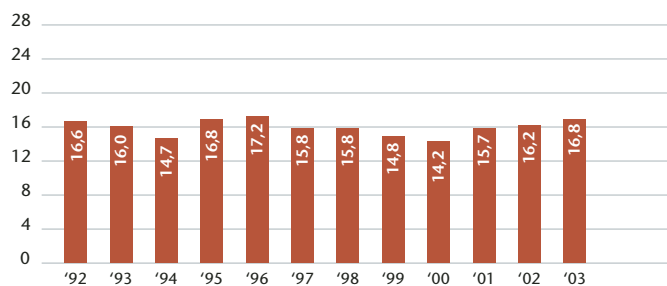
Wichtigster Energieträger ist Strom, gefolgt von Fernwärme, Fernkälte, Gas und Heizöl. Der Gesamtenergieverbrauch lag am Flughafen Frankfurt 2003 bei 1.084,6 Millionen kWh.

Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit

Um die Entwicklung des Energieverbrauchs realistisch bewerten zu können, wird dieser auf eine international angewendete Bemessungsgrundlage, die Verkehrseinheit (VE), bezogen. Die in den 90er-Jahren erreichte kontinuierliche Senkung des Gesamtenergieverbrauchs pro Verkehrseinheit konnte nicht beibehalten werden, da durch Anschlüsse von Neubauten und Baumaßnahmen bedeutend mehr Energie abgenommen wird. Hinzu kamen extreme Temperaturlagen, die zu einem erhöhten Verbrauch an Strom, Wärme und Kälte führten.

Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit¹

kWh/VE



¹Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht einem Passagier mit Gepäck (ohne Transitreisende) bzw. 100 kg Fracht oder Post.

Einsparungsziele und -konzepte für die kommenden Jahre

Ziel von Fraport ist es, die pro Verkehrseinheit benötigte Energie signifikant zu senken. Der Verbrauch hat sich von 14,7 kWh/VE in 1994 auf 14,2 kWh/VE in 2000 verringert. In den Jahren ab 2001 war ein Anstieg zu verzeichnen.

Insgesamt ist der Energieverbrauch am Flughafen Frankfurt von Fraport jedoch nur zum Teil beeinflussbar – die zahlreichen am Flughafen Frankfurt ansässigen Unternehmen, die nicht zur Fraport AG gehören, haben großen Anteil am Gesamtenergieverbrauch. Fraport ist auch weiterhin bestrebt, in Zukunft im eigenen Unternehmen Energie einzusparen.

Fraport hat das Energiemanagement in den vergangenen Jahren konsequent ausgebaut. Die Modernisierungsmaßnahmen der Technikzentralen für Heizung, Lüftung und Klima in Terminal 1 werden z. B. auch zu einer Verringerung des Energieverbrauchs führen.

Mehr Informationen zum Thema Energie finden Sie im Internet unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ oder in der Umwelterklärung der Fraport AG, die Sie unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Umweltmanagement“ als Download finden.

Wasser

Der Flughafen Frankfurt hat einen hohen Wasserbedarf und liegt mit einem Teil des Geländes in einem Wasserschutzgebiet.

Grundwasser

Mit einem aufwändigen Messprogramm überwachen wir durch den Einsatz von über 370 Messstellen und -schächten in und um den Flughafen kontinuierlich die Grundwasserqualität. Zusammen mit einer Grundwasserdatenbank wird so eine kurzfristige Reaktion auf etwaige Schadensereignisse ermöglicht.

Trinkwasser

Fraport setzt konsequent auf Wassersparmodelle, um den Verbrauch des Flughafens trotz zunehmenden Verkehrs möglichst konstant zu halten. So konnte der Gesamtwasserverbrauch des Airports von 2,1 Millionen Kubikmeter in 1991 auf 1,6 Millionen Kubikmeter in 2003 gesenkt werden. Eine Schlüsselrolle nimmt bei diesen Bemühungen die systematische Verwendung von Brauchwasser dort ein, wo keine Trinkwasserqualität gefordert ist.

Brauchwasser

Zum Sparen von Trinkwasser steht die Nutzung von Brauchwasser im Mittelpunkt. Wir gewinnen im Terminal 2 in einer Regenwassernutzungsanlage mittels Frischwasser, Regenwasser und Mainwasser Brauchwasser. In der CargoCity Süd wird zur Erzeugung von Brauchwasser das Niederschlagswasser von Straßen, Dächern und Plätzen des Geländes in vier Zisternen gesammelt, die insgesamt 24.400 Kubikmeter fassen. Verwendet wird Brauchwasser in sämtlichen Sanitär- und Feuerlöscheinrichtungen des Terminals 2, in einem Großteil der Gebäude in der CargoCity Süd sowie zur Bewässerung von Grünanlagen.

Abwasser

Wo Wasser verwendet wird, fällt auch Abwasser an. Fraport ist bestrebt, die Schmutzwassermenge möglichst gering zu halten und das Niederschlagswasser weitgehend zu nutzen. Trotz steigendem Verkehrsaufkommen ist die Schmutzwassermenge über einen längeren Zeitraum betrachtet rückläufig. Ähnlich wie in anderen umweltrelevanten Handlungsfeldern wird es auch in diesem Bereich darauf ankommen, diesen Trend zukünftig möglichst lange aufrecht zu erhalten.

Im ca. 200 Kilometer langen Kanalsystem des Frankfurter Flughafens werden Qualität und Quantität des Abwassers (Schmutz- bzw. Niederschlagswasser) durch automatische Mess- und Probeentnahmegерäte kontrolliert. Geeignete Anlagen halten bestimmte Abwasserinhaltsstoffe bereits an den Anfallorten (Restaurants, Kantinen, Werkstätten, Betonungflächen usw.) zurück.

Mehr Informationen zum Thema Wasser finden Sie im Internet unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ oder in der Umwelterklärung der Fraport AG, die Sie unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Umweltmanagement“ als Download finden.



„Der Schutz der Umwelt ist für Fraport ein zentrales Anliegen. Mit einem validierten Umweltmanagementsystem nehmen wir systematisch Einfluss auf die Entwicklung aller im Airport-Business relevanten Umweltaspekte. Unsere Zielsetzung für die Zukunft ist klar: Schädliche Umwelteinwirkungen, die vom Flughafen-Betrieb ausgehen, wollen wir mit geeigneten Strategien und dem Einsatz modernster Technologien immer weiter reduzieren.“

Prof. Manfred Schölich
stellv. Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten

Weitere Informationen

Informationen zu den hier nicht behandelten Umweltschutzaspekten Boden, Altlasten und Grundwasser, Gefahrgut, Gefahrstoffe, Abfallwirtschaft, Grünplanung, Naturschutz und Öko-Sponsoring erhalten Sie im Internet unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ oder in der Umwelterklärung der Fraport AG, die Sie unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Umweltmanagement“ als Download finden oder gebunden bei der Fraport AG, Bereich UKM, 60547 Frankfurt am Main, bestellen können.



Gesellschaftliche Verantwortung

Als bedeutender Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktor übernehmen wir in unserer Heimatregion Rhein-Main Verantwortung. Darunter verstehen wir die gezielte Stiftung gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens.

Engagement im Konsens mit der Region

Der Flughafen Frankfurt liegt im Zentrum eines der wichtigsten Ballungsräume Deutschlands, der Rhein-Main-Region, die durch enge wirtschaftliche und kulturelle Verflechtungen und eine dichte Siedlungsstruktur geprägt ist. Aus dieser einzigartigen, mit vielfältigen Chancen verbundenen Lage ergibt sich für Fraport eine besondere Verantwortung für Konsens und gute Nachbarschaft in der Region.

Am Flughafen Frankfurt arbeiten über 63.000 Menschen, von denen ca. 16.000 beim Fraport-Konzern beschäftigt sind. Damit ist der Frankfurter Airport nicht nur in der Region Rhein-Main ein entscheidender Beschäftigungs- und Wirtschaftsfaktor, sondern auch die größte Betriebsstätte Deutschlands überhaupt. Sein Einfluss auf Wohlstand und Beschäftigung reicht weit über das Flughafen-Gelände hinaus: Berechnungen haben ergeben, dass jeder Arbeitsplatz am Flughafen außerhalb des Airport-Geländes 2,66 Arbeitsplätze deutschlandweit in der Luftfahrtbranche, bei Partnerunternehmen, Lieferanten, Behörden und im Gastgewerbe schafft.

Darüber hinaus wird die Attraktivität Frankfurts als führendes Finanz- und Wirtschaftszentrum mit einer starken Präsenz wissenschaftlicher, hochmobiler Dienstleistungen von der Qualität der internationalen Verkehrsanbindungen entscheidend beeinflusst.

Corporate Citizenship

Als bedeutendem Wirtschaftsfaktor der Region kommt Fraport eine besondere gesellschaftliche Verantwortung zu, die wir als Corporate Citizen, als Bürger der Gesellschaft, bewusst wahrnehmen und aktiv gestalten. Wir wollen ein guter Nachbar sein und unseren Beitrag zur Entwicklung von Stadt, Region und Gesellschaft leisten.

Fraport hat sich zu einem umfassenden Stakeholder-Value-Konzept verpflichtet und will damit die langfristige Akzeptanz des

Unternehmens und des Flughafens Frankfurt in der Region sichern und weiter ausbauen. Corporate Citizenship ist für uns damit weit mehr als karitatives Engagement, Sport-Sponsoring oder Kulturförderung. Wir verstehen darunter die nachhaltige Stiftung gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens.

Im Konsens mit der Region

Ganz besonderen Wert legt Fraport darauf, den Flughafen Frankfurt im Konsens mit der Bevölkerung des Umlands zu entwickeln. Wir suchen das Gespräch mit den betroffenen Anwohnern und nutzen jede Gelegenheit, unseren Standpunkt zu erläutern, auf Kritik einzugehen und Kompromisse zu erzielen, die den Interessen aller Beteiligten gerecht werden.

Wichtige Meilensteine auf diesem Weg waren unsere Beteiligung am Mediationsverfahren sowie unser Zehn-Punkte-Programm zur Lärminderung und zum Schutz der Nachtruhe, das sich in der Umsetzung befindet. Ein weiterer aktueller Beitrag zur Konsensfindung ist unsere Teilnahme am Regionalen Dialogforum, das den Ablauf des Flughafen-Ausbaus aus Sicht der betroffenen Bürger und Kommunen begleitet und die in der öffentlichen Diskussion aufgeworfenen Fragen anspricht.

Nachhaltiges Bauen

Konsens mit der Region bedeutet auch, dass bei der baulichen Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt die Kriterien der Nachhaltigkeit beachtet werden. Die „Verfahrensrichtlinie Bau“ definiert bei Fraport die Zuständigkeiten aller am Bau beteiligter Parteien. So gewährleisten wir, dass der Energiebedarf bei Erstellung und Betrieb von Immobilien minimiert wird, die Lebenszyklen von Baukonstruktionen systematisch verlängert und Naturräume geschützt werden. Auf die Untersuchung grundstücksbezogener Auswirkungen legen

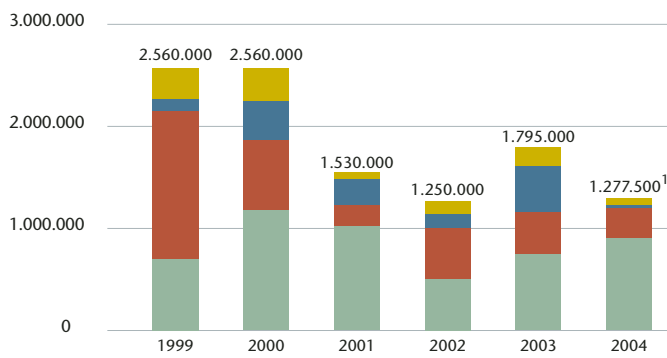
wir im Rahmen der Neubauplanung wegen des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flughafengeländes und der komplexen Betriebszusammenhänge besonderen Wert.

Erst nach einer gründlichen Analyse des Anforderungsprofils von Neubauvorhaben und der Definition eines Zielkatalogs durch die Spezialisten von Fraport werden im zweiten Schritt externe Partner zur Entwicklung von Entwürfen aufgefordert. Für die Bewertung der Resultate solcher Wettbewerbsverfahren und die Auswahl von Vorschlägen spielen aus der Perspektive der Nachhaltigkeit geringe Betriebskosten eine entscheidende Rolle. Sie resultieren vor allem aus einem langfristig niedrigen Energieverbrauch, aus geringen Aufwendungen für Reinigung, Wartung und Inspektion und einem geringem Mittelbedarf für den laufenden Bauunterhalt.

Architektenwettbewerbe sind jedoch nicht nur unter Funktionalitäts- und Kostenaspekten zielführend. Sie leisten auch einen entscheidenden Beitrag zur Baukultur, denn alle Terminalgebäude von Fraport stehen im Blickfeld der Öffentlichkeit und spiegeln so das ästhetische Selbstverständnis des Unternehmens wider.

Fraport-Umweltfonds 1999 – 2004

in €



- Konzeptentwicklung, ökologische Forschung
- Pädagogische Projekte
- Renaturierung, Begrünung, Natur- und Umweltschutzmaßnahmen
- Regionalpark

¹ Weitere 420.000 Euro werden 2004 noch vergeben.

Projektförderung in der Region

Corporate Citizenship im Sinne einer Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung hat im Fraport-Konzern eine lange Tradition. Bereits in den 70er-Jahren begann die Vorläuferin der Fraport AG, die Flughafen Frankfurt/Main AG, mit der Förderung von Projekten im Umland. Im Mittelpunkt der damaligen Aktivitäten standen der Jugendsport und einzelne Kulturprojekte. Schon Mitte der 80er-Jahre wurde erstmalig ein Betrag für die Förderung von kleineren Umweltprojekten außerhalb des Flughafen-Geländes bereitgestellt.

Konkret bedeutet Corporate Citizenship für Fraport, gemeinsam mit unseren externen Partnern bei Bildungs-, Sozial- und Kultureinrichtungen in unserem gesellschaftlichen Umfeld einen fördernden Beitrag zu leisten. Diese Projektarbeit orientiert sich dabei an folgenden Leitlinien:

- Fraport engagiert sich mit System und nach klaren, transparenten Regeln.
- Wir realisieren unsere Projekte stets in enger Partnerschaft mit den Trägern der von uns geförderten Initiativen.
- Unsere Projekte sind in unserem Unternehmen breit verankert und bewirken auch nach innen Zustimmung und Identifikation.
- Wir engagieren uns in der Regel nachhaltig und fördern Projekte im Rahmen unserer Möglichkeiten bis zu deren Abschluss bzw. Erfolg.

Die Fraport AG wendete 2003 insgesamt 6,3 Millionen Euro für ihr gesellschaftliches Engagement auf. Sie flossen als Fördermittel an Sportvereine oder kulturelle Einrichtungen, wurden Stiftungsvermögen zugewendet oder Einzelprojekten direkt gespendet. Der Anteil der eingesetzten Mittel am Umsatz der Fraport AG betrug 0,24 Prozent. Gemessen an dieser Größe gehört Fraport im Umfeld börsennotierter deutscher Unternehmen zu den besonders aktiven Spendern.

„Ich prüfe Anfragen an den Umweltfonds und bereite die Entscheidungen über die Mittelvergabe vor. Bei Projekten, die Fraport fördert, kontrolliere ich dann die Mittelverwendung. Sehr viel Spaß macht mir dabei die Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden.“



Rainer Gomolluch

Nachbarschaftspflege,
zuständig für den

Umweltfond

*Haben Sie Interesse, mehr
über die Arbeit des Fraport-
Umweltfonds und konkrete
Projekte zu erfahren?*

*Dann melden Sie sich zur
Dialogtour an:*

Fraport AG (UKM-PA)

60547 Frankfurt am Main

Stiftungen, Förderprogramme und Einzelleistungen

Die Schwerpunkte unseres Engagements bildeten im Jahr 2003 folgende Aktivitäten:

Stiftung „Pro Region“

Im Jahr 1999 gründete die Flughafen Frankfurt/Main AG die Stiftung „Pro Region“ zur Förderung von Ausbildungs- und Beschäftigungsprojekten regionaler Träger. Das in mehreren Raten zur Verfügung gestellte Stiftungskapital beträgt nach seiner erneuten Erhöhung im Jahr 2003 inzwischen 6,11 Millionen Euro. Aus dem Stiftungskapital wurden 2003 insgesamt 31 Einzelprojekte mit 378.000 Euro gefördert. Großprojekte wie z. B. das der Selbsthilfe im Taunus (SIT) zur angebotsorientierten Vermittlung von ausbildungssuchenden bzw. arbeitslosen Erwachsenen im Sozialhilfebezug wurden genauso gefördert wie das Qualifizierungs- und Arbeitspraxisprojekt der Deutschen Angestellten-Akademie auf dem ehemaligen Naxos-Gelände in Frankfurt am Main, der Werkhof Darmstadt e.V. oder der Internationale Bund für Sozialarbeit.

Erich-Becker-Stiftung

Nach dem ehemaligen langjährigen Vorstandsvorsitzenden der Flughafen Frankfurt/Main AG ist die „Erich-Becker-Stiftung – eine Stiftung der Fraport AG zu Förderung von Wissenschaft

und Forschung“ benannt. Sie wurde anlässlich des 50-jährigen Flughafen-Jubiläums im Jahr 1986 mit einem Stiftungskapital von drei Millionen DM (1.533.876 Euro) ins Leben gerufen. Die Stiftung vergab im Jahr 2003 für insgesamt 369.000 Euro Stipendien an Einzelpersonen, die an Hochschulen des In- und Auslands luftverkehrsbezogene Themen im Rahmen von Diplomarbeiten, Dissertationen und Habilitationsschriften bearbeiten.

Umweltfonds

Bis Ende 2003 sind aus den Mitteln des 1997 gegründeten Fraport-Umweltfonds bereits Mittel in mehr als 250 verschiedene Natur- und Umweltschutzprojekte in der Region geflossen. 2003 stellte Fraport 1,8 Millionen Euro für Einzelmaßnahmen zur Verfügung, seit Bestehen des Umweltfonds wurden aus seinen Mitteln in der Region Projekte mit über 16 Millionen Euro gefördert. Die Hälfte davon sind „klassische“ Natur- und Umweltschutzmaßnahmen, ein Viertel sind dem Bereich der Umweltpädagogik zuzuordnen und das restliche Viertel bilden Projekte aus der ökologischen Forschung. Ein Schwerpunkt des Förderkonzepts ist es, langfristig ausgelegte Projekte, die aufgrund von Sparmaßnahmen der öffentlichen Haushalte zurückgestellt werden, zu realisieren.



„Fraport ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und gestaltet sie proaktiv: Als Eigentümer und Betreiber des Flughafens Frankfurt, als Arbeitgeber und natürlich auch als dialog- und konsensbereiter Nachbar. Wir wollen den Begriff Corporate Citizenship leben und engagieren uns in unserem Einflussbereich als verantwortlicher und mitgestaltender Teil der Gesellschaft.“

Dr. Wilhelm Bender
Vorstandsvorsitzender

Besonders hervorzuheben ist das Projekt „Regionalpark“, dessen Ziel es ist, die im engen Verdichtungsraum zwischen Siedlungen noch bestehenden Freiflächen zu sichern. Schritt für Schritt soll so ein Netz aus landschaftlich reizvollen Wegen und Grünanlagen entstehen, das zu einem attraktiven, die Region bereichernden Gesamtbild zusammengeführt wird.

Ein Beispiel für von uns geförderte Einzelvorhaben ist der Quellenpark Kronthal, der zur Stadt Kronberg im Taunus gehört: Hier betei-

ligt sich Fraport finanziell an der Wiederherstellung der historischen Gartenanlage im Stil des Englischen Landschaftsgartens. Besonders interessant ist auch die Schaffung der Regionalparkroute „Hohe Straße“ zwischen dem Frankfurter Stadtteil Bergen und Hammersbach-Marköbel. Ihre Konzeption sieht über die gesamte Strecke Bezüge zur früheren Rolle der „Hohen Straße“ als ein führender deutscher Verkehrs- und Handelsweg vor und wird so Geschichte erlebbar machen.

Ein weiterer aktueller Förderschwerpunkt des Fraport-Umweltfonds ist die Unterstützung von Pflege und Erhalt der kulturhistorisch interessanten und landschaftlich reizvollen Streuobstwiesen in den Frankfurter Umlandgemeinden Bergen-Enkheim, Maintal, Königstein und Glashütten. Im Rahmen der Umweltpädagogik werden Projekte an Schulen zur Energieeinsparung bzw. zur Nutzung von regenerativen Energien gefördert.

Kulturförderung

Für Kulturpartnerschaften und zur Förderung von Kunst und Ausstellungen stellte die Fraport AG im Jahr 2003 rund 114.000 Euro zur Verfügung. Mit 17.000 Euro dieses Förder volumens wurde die Hessische Leseförderung bedacht. Besonders hervorzuheben ist das Engagement von Fraport für das Petrihaus, das einstige persönliche Refugium Georg Brentanos in Frankfurt-Rödelheim. Es wurde zwischen 1998 und 2002 mit maßgeblicher finanzieller Unterstützung der Fraport AG wiederhergestellt und im Jahr 2003 mit 30.000 Euro unterstützt. Heute ist das Petrihaus ein in Frankfurt und der Region einmaliger literaturhistorischer Ort der Romantik, ein Treffpunkt für Begegnungen und Gespräche und eine Stätte für Kunst, Literatur und Musik.

Spenden im Rahmen der Nachbarschaftspflege

Zur Unterstützung von Vereinen und Institutionen im unmittelbaren Flughafen-Umland wandte Fraport im Jahr 2003 für kleine Bar-spenden 645.000 Euro auf. Zusätzlich wurden

Das Frankfurter Petrihaus, einst persönliches Refugium Georg Brentanos und heute Kulturstätte, wurde mit maßgeblicher Unterstützung der Fraport AG wieder hergestellt.



Vereine und Institutionen des Umlandes bei der Herausgabe von Broschüren mit 60.000 Euro unterstützt, die Fraport für die Schaltung von Anzeigen in diesen Publikationen aufwendete. Mit rund 55.000 Euro wurden Vereine durch die Bereitstellung von Geschenkartikeln für Tombolas oder z. B. die Durchführung von Kinder- bzw. Jugendfreizeiten bedacht. Wichtige Veranstaltungen der Region, wie z. B. das Rheingau-Musik-Festival oder das Museumsuferfest in Frankfurt, wurden 2003 mit 76.000 Euro unterstützt.

Für Sponsoring-Aktivitäten im Sportbereich stellte die Fraport AG 183.000 Euro im Jahr 2003 zur Verfügung. Gefördert wurde beispielsweise die Vergabe von Trikots für Sportmannschaften, die Damenfußballmannschaften des FFC Frankfurt und FSV Frankfurt sowie die Frankfurter Ironman-Veranstaltung.

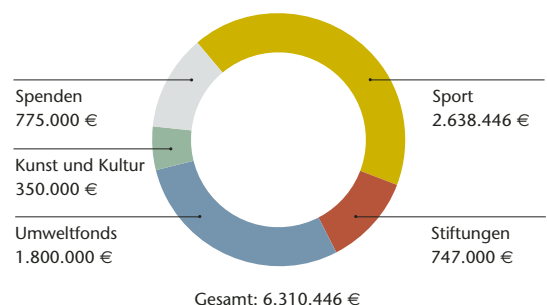
Wie in den Jahren zuvor verzichtete Fraport auch 2003 auf Weihnachtsgeschenke für Geschäftspartner und spendete 80.000 Euro an die Weihnachtsaktionen der Frankfurter Tageszeitungen.

Nicht-finanzielle Förderungsprojekte

Corporate Citizenship schließt natürlich Projekte mit ein, deren Förderung nicht mit einem Einsatz finanzieller Mittel verbunden ist. Fraport engagiert sich auch hier aktiv in der Unterstützung förderungswürdiger Projekte. So bieten wir etwa am Flughafen Frankfurt auf der Airport-Empore der Abflughalle B des Terminals 1 regelmäßig Raum für unterschiedlichste Ausstellungen, in deren Rahmen Künstler aus der Region Ihre Werke ausstellen können.

Verteilung der Mittel auf die einzelnen Projekte

2003





Sicherheitsmanagement

Die Fraport AG arbeitet in ihrem Zuständigkeitsbereich kontinuierlich an der Optimierung des Sicherheitsniveaus und setzt dabei auch konsequent auf den Einsatz modernster Sicherheitstechnologien.

Luftverkehr braucht Sicherheit

Die Ereignisse des 11. September 2001 haben das Thema Sicherheit im internationalen Luftverkehr in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. Doch Sicherheit spielt schon seit jeher eine zentrale Rolle für die Luftfahrt. Der Gesetzgeber hat einen exakt definierten Rahmen vorgegeben, den Flughafens-Betreiber, Fluggesellschaften und Bundesbehörden mit ihrem Handeln ausfüllen.

Fraport hat in den vergangenen Jahren die Sicherheitsmaßnahmen weiter intensiviert, um Kunden und Beschäftigten ein Höchstmaß an Sicherheit zu bieten. Zeitgleich wurden die gesetzlichen Rahmenbedingungen deutlich verschärft. Für uns ist ein effizientes Sicherheitsmanagement heute eine zentrale Herausforderung, weil das Vertrauen der Reisenden langfristig die Basis für eine positive Entwicklung des Luftverkehrs darstellt.

Gesetzlicher Rahmen der Sicherheit

Die grundlegenden Sicherheitsverpflichtungen für Flughafen-Betreiber, Fluggesellschaften und Behörden sind durch das deutsche Luftverkehrsgesetz detailliert geregelt. Der Sicherheitsbegriff im Luftverkehr gliedert sich in drei Teilbereiche:

- Abwehr äußerer Gefahren.
- Eigensicherungspflichten des Flughafen-Unternehmers und der Fluggesellschaften.
- Abwehr betriebsbedingter Gefahren.

Die beiden ersten Kategorien sind dem Leitbegriff „Security“ zuzuordnen und werden in den Paragraphen 19b und 20a (Eigensicherungspflichten – Airport- und Airline Security)

sowie 29c (Abwehr äußerer Gefahren – Aviation Security) des Luftverkehrsgesetzes geregelt. Die dritte Kategorie unterteilt sich in die Komponenten Luftaufsicht, Arbeitssicherheit, Brandschutz sowie Umweltschutz und wird unter dem Oberbegriff „Safety“ zusammengefasst, für den neben dem Luftverkehrsgesetz eine Vielzahl weiterer Regelungen in gesetzlicher und anderer Form bestimmend sind.

Aviation Security und Airport Security werden bei Fraport vom strategischen Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb verantwortet, ebenso wie der Flughafen-Brandschutz. Arbeits- und betrieblicher Umweltschutz liegen in der Verantwortung des Zentralbereichs Personalserviceleistungen.

Abwehr äußerer Gefahren

Die Öffentlichkeit bewegt am meisten der gesetzlich vorgeschriebene Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs. Dieser fällt in den Verantwortungsbereich des Bundes und wird durch den Bundesgrenzschutz wahrgenommen. Tätigkeitsschwerpunkte im Rahmen der Gefahrenabwehr bilden Objektschutzmaßnahmen innerhalb des Flughafengeländes, Maßnahmen bei Bombendrohungen und sonstigen Gefährdungen sowie Warenkontrollen. Als Besonderheit am Flughafen Frankfurt überträgt der Bund hier Fraport die Durchführung der Fluggast- und Reisegepäckkontrollen sowie die Kontrolle des in sensiblen Teilen des Sicherheitsbereichs arbeitenden Personals.

Rund 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fraport-Konzerns erbringen im Rahmen dieses so genannten „Frankfurter Modells“ Dienstleistungen und führen am Flughafen Frankfurt im Behördenauftrag nicht-uniformierte Kontrollen durch. Im Jahr 2003 gab es insgesamt 89 Kontrollstellen in den Terminalbereichen für Passagiere und Gepäck, an denen 177 Röntgengeräte im Einsatz waren. Die durchschnittliche Wartezeit für Fluggäste vor den Sicherheitskontrollen betrug 5,2 Minuten, wie die Passagierbefragung „Fraport-Monitor“ 2003 ergab – ein vertretbarer Zeitaufwand, den es im Sinne der Fluggäste auch zukünftig möglichst gering zu halten gilt.

Wahrnehmung der Eigensicherungspflichten

Die vorgeschriebene Sicherung des Flughafen-Betriebs bedeutet für Fraport in der Praxis eine Vielfalt von Aufgaben. Zu den Anforderungen zählen beispielsweise die Sicherung von 31 Kilometern Eigentumsgränze, von 25 Kilometern Außenzaun des Geländes sowie der Zugänge zu den nichtöffentlichen Bereichen. Etwa 350 Beschäftigte sorgen auf dem gesamten Flughafen-Gelände durch Streifengänge, die Überwachung des Vorfelds und die Kontrolle von Zugängen für Sicherheit. Außerdem gilt, die Behörden in Krisensituationen wie im Falle von Anschlägsdrohungen zu unterstützen – etwa beim Verbringen von abgestellten Flugzeugen auf sichere Positionen. Damit Sicherheitsaspekte von vornherein berücksichtigt werden können, ist darüber hinaus eine aktive Mitwirkung des Sicherheitsmanagements bereits bei der baulichen Gestaltung von Flughafen-Anlagen gefragt.

Die Verantwortung für die im Luftverkehrsgesetz festgelegten Maßnahmen zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen liegt bei den Airlines. Dazu zählen zum Beispiel Security Checks bei der Abfertigung von Fluggästen, die Sicherung der den Fluggesellschaften überlassenen Betriebsbereiche sowie abgestellter Flugzeuge. Die Sicherheitsmaßnahmen werden von Airlines, Behörden und Flughafen-Betreiber gemeinsam durchgeführt. So wickelt Fraport im Auftrag einzelner Fluggesellschaften etwa den Check-in und die Ticketkontrollen ab.

Betriebsbedingte Gefahren

Mögliche betriebsbedingte Gefahren sind ebenfalls abzuwehren beziehungsweise durch professionellen Umgang zu minimieren. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet die Flughafen-Feuerwehr mit ihren fast 200 Beschäftigten, die für sämtliche Belange des Gebäude- und Flugzeugbrandschutzes zuständig ist. Notlandungen, schwierige Sichtverhältnisse oder Schnee und Eis auf den Start- und Landebahnen zählen ebenfalls zu den betriebsbedingten Risiken, die das Sicherheitsmanagement zu bewältigen hat.

Für die Luftaufsicht zeichnen dagegen laut Gesetz die Landesluftfahrtbehörde und die für Flugsicherung zuständige bundeseigene, privatrechtlich organisierte DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verantwortlich.

7.000 Menschen im Einsatz für die Sicherheit

Um ein Optimum an Sicherheit zu gewährleisten, arbeiten Fraport, die Airlines und die Behörden Hand in Hand. Allein die Sicherung des Flughafens Frankfurt mit insgesamt mehr als 63.000 Beschäftigten und rund 470 ansässigen Unternehmen verschiedenster Branchen sowie den Behörden erfordert große Ressourcen. Im Rahmen der Sicherheitspartnerschaften sind am Flughafen Frankfurt insgesamt mehr als 7.000 Menschen im Einsatz, deren Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden müssen.

„In meiner Schicht führe ich die Kollegen im Streifendienst und an den Zugangskontrollen zum Vorfeldbereich. Dazu gehören die Einteilung der Mitarbeiter und natürlich der direkte Kontakt zu den Kontrollstellen. Im Ereignisfall kommt die Abstimmung mit Feuerwehr und Rettungsdiensten dazu.“



Andreas Nix
Schichtleiter der
Airport Security

Der Hessischen Landespolizei obliegt die allgemeine Gefahrenabwehr, während die Flughafen-Sicherheitsdienste von Fraport für die Sicherung des Flughafens verantwortlich sind. Die Sicherheitsabteilungen der Fluggesellschaften sowie private Sicherheitsunternehmen sorgen für die Abwehr von Gefahren im Luftverkehr und führen entsprechende Kontrollen durch. Bundesgrenzschutz und Zollbeamte zeichnen für die Grenzkontrollen verantwortlich. Fraport schließlich kontrolliert im Auftrag des Bundesinnenministeriums beziehungsweise des Bundesgrenzschutzes Fluggäste und Reisegepäck. Diese Übernahme von staatlicher Verantwortung im Rahmen des „Frankfurter Modells“ ermöglicht die direkte Einbindung der Sicherheitskontrollen in die Betriebsabläufe am Flughafen und führt damit zu optimierten Arbeitsprozessen.

Finanzierung über Gebühren

Sicherheitsmaßnahmen effizient und für Fluggäste hinreichend komfortabel durchzuführen, erfordert einen hohen Personal- und damit Kostenaufwand. Für die Finanzierung der Maßnahmen im Bereich Luftsicherheit

sind das Bundesinnenministerium beziehungsweise der Bundesgrenzschutz verantwortlich. Die erforderlichen Mittel nehmen sie über die von den Airlines entrichtete Luftsicherheitsgebühr ein. Die Kosten für das von Fraport im Auftrag des Bundes beschäftigte Kontrollpersonal begleicht dieser im Rahmen einer Grundlagenvereinbarung mit Fraport durch die Einnahmen aus der Luftsicherheitsgebühr. Die Sicherheitskosten der Airlines wiederum werden über die Beförderungsentgelte der Passagiere gedeckt.

Fraport-Best-Practice: Integration von Sicherheitsdienstleistungen

Die Voraussetzung für eine fortschreitende Integration der Sicherheitsdienstleistungen bildet eine möglichst effektive Koordination. Zu diesem Zweck ist am Frankfurter Flughafen bei der Integrierten Leitstelle sowohl die Steuerung von Fluggast-, Personal- und Gepäckkontrollen als auch die des Terminalbetriebs zusammengefasst worden – eine Innovation im Flughafen-Business.

Eine wichtige Rolle bei der Integration der Sicherheitsdienstleistungen am Frankfurter Flughafen spielt das so genannte Multi Access Control System (MACS), das derzeit weltweit leistungsstärkste und modernste Gate-Management- und Zutrittskontrollsystem für Flughäfen. MACS umfasst sämtliche Bereiche der Terminalsicherheit und kombiniert diese mit dem Zutrittskontroll- und dem Flugdateninformationssystem sowie der Gefahrenmeldeanlage. Unser Ziel ist es, bis zum Jahresende 2004 alle Gates am Frankfurter Flughafen damit auszustatten.

Im Rahmen des Sicherheitsmanagements werden die im Flughafen-Bereich tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Zuverlässigkeitsüberprüfungen auf potenzielle Sicherheitsrisiken hin untersucht. Diese „Background Checks“, die zurzeit alljährlich wiederholt werden, sind sowohl bezüglich Umfang als auch Häufigkeit deutschland- und europaweit die intensivsten. Im Jahr 2003 wurden mehr als 41.000 solcher Zuverlässigkeitsüberprüfungen durchgeführt.

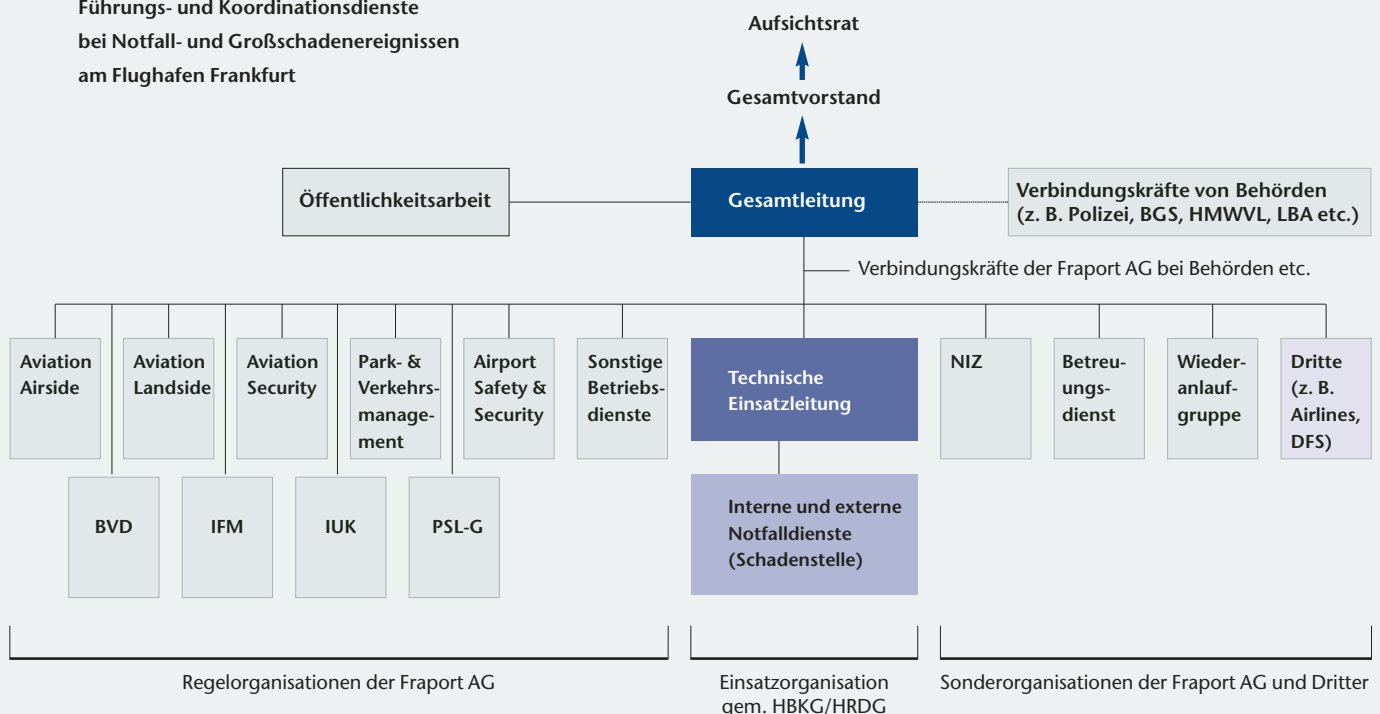
Ebenfalls vorgeschrieben ist eine ständige Überwachung des Flughafens durch Streifengänge beziehungsweise Kameras.

Für Krisensituationen gerüstet

Die Eigensicherungspflichten des Flughafenbetreibers liegen in Frankfurt in der Verantwortung der Airport Security von Fraport. Ihre Aktivitäten werden gemeinsam mit der Flughafen-Feuerwehr und dem Rettungsdienst von der Sicherheitsleitstelle aus gesteuert, die als zentrale Anlaufstelle bei Notfällen jeglicher Art rund um die Uhr arbeitet. Um bei Gefahr sofort handeln zu können, überwacht die Sicherheitsleitstelle mit mehr als 700 Videokameras weite Teile des Flughafen-Areals. Bei schwerwiegenden Notfällen alarmiert sie das „Emergency Response and Information Center“ (ERIC).

ERIC wurde im Jahr 2000 von der Fraport AG aufgebaut und ist die zentrale Steuerungseinheit des Notfallmanagements. Hier fallen die Führungskräfte von Fraport-Abteilungen, Feuerwehr, Polizei, Bundesbehörden und

Führungs- und Koordinationsdienste
bei Notfall- und Großschadenereignissen
am Flughafen Frankfurt



„Als einer der Koordinatoren im Kriseninterventionsteam von ERIC bin ich im Ernstfall dafür verantwortlich, dass Angehörige von Unfallopfern optimal betreut werden. Wir ehrenamtlichen Mitarbeiter werden mit regelmäßigen Schulungen und Übungen für unsere Aufgabe fit gehalten.“



Dieter Hulick
Unternehmens-
kommunikation,
ehrenamtlich
im ERIC-Team

anderen Organisationen im Krisenfall ihre Entscheidungen. Zu ERIC zählt eine auf das Krisenmanagement spezialisierte Gruppe von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die im Krisenfall in kürzester Zeit alle verfügbaren Infor-

mationen sammelt und analysiert. Für die Information von Medien und Öffentlichkeit ist im Krisenfall eine weitere, in ERIC eingebundene Gruppe, zuständig.

Die Notfallinformationszentrale (NIZ) gehört ebenfalls zu ERIC. Sie fungiert als Bindeglied zwischen dem vom Notfall direkt betroffenen Unternehmen, den Angehörigen und den Behörden. Im EDV-gestützten Call Center der NIZ werden alle telefonischen Anfragen zu betroffenen Personen entgegengenommen und die Daten gesammelt. Zurzeit besteht das Team der Notfallinformationszentrale aus 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die NIZ ist in dieser Form eine einmalige Einrichtung an deutschen Flughäfen. Neben der NIZ gibt es einen psychologischen Betreuungsdienst für Angehörige von Betroffenen sowie weitere involvierte Menschen. Das Team des Betreuungsdienstes setzt sich aus 130 Freiwilligen zusammen

Emergency Response and Information Center (ERIC)

Gesamtleitung im ERIC
Lagedarstellung
Lagebewertung
Maßnahmenkoordination

Sonderorganisation Fraport



Regelmäßige Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen

Um die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben in allen Bereichen sicherzustellen, wird die Qualität der Sicherheitsmaßnahmen regelmäßig überprüft. Der deutsche Staat führt mindestens alle drei Jahre ein umfassendes Sicherheitsaudit durch und kontrolliert die Sicherheitsmaßnahmen der Flughäfen, der Airlines und Behörden.

Zusätzlich schreibt die EU-Luftverkehrsverordnung regelmäßige Qualitätskontrollen durch EU-Inspektoren verbindlich vor, bei Mängeln drohen den betroffenen EU-Mitgliedsstaaten Sanktionen. Die EU-Inspektion wird in den Jahren 2004 und 2005 in drei Schritten durchgeführt. Nach Abschluss dieses ersten EU-Sicherheitsaudits werden die dabei generierten Kennzahlen im Sicherheitsmanagement als Richtgrößen dienen.

Darüber hinaus sind verschiedene Institutionen wie die ECAC (European Civil Aviation Conference) oder die ICAO (International Civil Aviation Organisation) seit Ende der 90er-Jahre dabei, Security-Audit-Systeme für Flughäfen zu entwickeln und Überprüfungen durchzuführen. Die Kontrollen der ECAC und ICAO erfolgen jedoch freiwillig und sind nicht rechtsverbindlich. Angesichts der EU-Audits wird Deutschland vorerst keine weiteren Kontrollen durch die ECAC beantragen, ICAO-Audits sind derzeit ebenso wenig vorgesehen. Gleichwohl ist es notwendig, international einheitliche und rechtlich verbindliche Standards zu entwickeln, um den Fluggästen weltweit ein gleich hohes Sicherheitsniveau zu garantieren.

Security-Management als unternehmerische Chance

Die Intensivierung von Sicherheitsmaßnahmen ist nicht nur ein erheblicher Kostenfaktor, sondern bietet gleichzeitig aus unternehmerischer Sicht ein erhebliches Wachstumspoten-

zial. Um die wirtschaftlichen Chancen auf dem Feld der Sicherheit zu nutzen, hat Fraport die ICTS Europe Holdings B. V., den im Luftverkehr europaweit marktführenden Sicherheitsdienstleister, erworben. Die Entwicklung von ICTS spiegelt das wachsende wirtschaftliche Potenzial im Sicherheitsbereich wider: Im Geschäftsjahr 2003 konnte ICTS ebenso wie in den Vorjahren den Umsatz steigern, gegenüber 2002 um mehr als 30 Prozent auf über 250 Millionen Euro.

Bei den Sicherheitsdienstleistungen sind technische Innovationen ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Sie sollen dazu beitragen, auch in Zukunft die zunehmenden Sicherheitsanforderungen bei steigenden Passagierzahlen erfüllen zu können.

Biometrische Grenzkontrolle am Flughafen Frankfurt

Zu den neu entwickelten Sicherheitslösungen zählen biometrische Verfahren wie das Iris-Scanning zur zuverlässigen Identitätsüberprüfung oder automatisch lesbare Reisedokumente. Sie ermöglichen eine Verringerung des Zeit- und Personalaufwands. Seit Anfang 2004 können Passagiere am Flughafen Frankfurt die Grenze übertreten, ohne einem Bundesgrenzschutzbeamten ihren Reisepass vorzeigen zu müssen. In Zusammenarbeit mit dem Bundesinnenministerium und der Lufthansa testet Fraport im Rahmen eines Pilotprojekts die biometrische Grenzkontrolle mit Fluggästen, die sich freiwillig dafür anmelden.

Fraport ist der erste deutsche Flughafenbetreiber, der biometrische Systeme im laufenden Passagierbetrieb testet. Vor allem Vielflieger, die oft in Nicht-Schengen-Staaten reisen, sollen für diese neue Erkennungsmethode gewonnen werden. Nach einer einmaligen Registrierung können Passagiere, die an dem Testlauf teilnehmen, besondere „Autocontrol-Spuren“ nutzen und so Wartezeiten vermeiden.

Initiative für mehr Kosteneffizienz im Sicherheitsbereich

Die im Sommer 2003 von Fraport gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung, dem Münchner Flughafen und der Lufthansa gestartete „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ hat in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Ministerien konkrete Handlungsempfehlungen erarbeitet, um die Effizienz der Zusammenarbeit im Sicherheitsbereich weiter zu erhöhen. Auf diese Weise sollen Nachteile im internationalen Wettbewerb vermieden werden.

Die Luftsicherheitsgebühren an den deutschen Flughäfen liegen im europäischen Spitzenfeld. Eine der schwierigsten Aufgaben im Sicherheitsmanagement besteht darin, ein Höchstmaß an Sicherheit zu international wettbewerbsfähigen Kosten zu bieten. Ansonsten drohen insbesondere Hub-Flughäfen wie Frankfurt Nachteile im Wettbewerb mit anderen interkontinentalen Drehscheiben wie London, Paris oder Amsterdam.

Künftige Schwerpunkte des Fraport-Sicherheitsmanagements

Der Frankfurter Flughafen ist ein sicherer Airport und in den vergangenen 50 Jahren von großen Flugunfällen verschont geblieben. Dennoch lassen sich auch durch intensive Sicherheitsvorkehrungen Notfälle an Flughäfen niemals völlig ausschließen. Der Luftverkehr ist eine sensible Branche. Unser Ziel ist deshalb, auf etwaige Krisensituationen organisatorisch und personell stets bestmöglich vorbereitet zu sein. Im Sicherheitsmanagement sehen wir uns zudem vor die Herausforderung gestellt, ein Maximum an Sicherheit mit einem für die Kunden zumutbaren Zeitaufwand zu international wettbewerbsfähigen Kosten zu bieten.



„Sicherheit erfordert die effiziente Kooperation aller Verantwortlichen: Fraport arbeitet mit den Fluggesellschaften und zuständigen Behörden in beispielhafter Weise zusammen. Unser Ziel ist es, Sicherheit auf höchstmöglichem Niveau zu bieten, ohne den Passagieren allzu große Zeit- und Komforteinbußen zuzumuten. Wir verstehen Sicherheit zudem als unternehmerische Chance, denn der Markt für Sicherheitsdienstleistungen bietet Fraport auch über den Standort Frankfurt und den eigenen Konzern hinaus ein großes Wachstumspotenzial.“

Volker Zintel
Generalbeauftragter
Flug- und Terminalbetrieb



Governance-Strukturen

Nachhaltiges Wirtschaften ist untrennbar mit einer verantwortungsvollen Unternehmensführung verbunden. Nur Unternehmen, die in der Öffentlichkeit und bei Kapitalgebern Vertrauen genießen, können sich auf lange Sicht positiv entwickeln.

Leitlinien für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung

Die von Fraport etablierten Strukturen dienen der Transparenz und wirksamen Kontrolle der Geschäftsprozesse. Dadurch soll das Vertrauen in unser Unternehmen weiter gestärkt werden – als Grundlage für solides Wachstum.

Eine gute Unternehmensführung erfordert klare, verbindliche Leitlinien und Werte, an denen sie ausgerichtet ist und anhand derer sie beurteilt werden kann. In ihrem Corporate Governance Kodex hat die Fraport AG die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Kontrolle der Gesellschaft festgeschrieben. Die Rechte der Aktionäre und ihre Möglichkeiten, Einfluss auf die Unternehmensführung zu nehmen, spielen in diesem Zusammenhang ebenfalls eine wichtige Rolle.

Zusätzlich hat Fraport ein Werte-Management etabliert, das verbindliche Verhaltensstandards im Sinne integrierender Geschäftsabläufe für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorgibt.

Die Managementsysteme und Kontrollmechanismen von Fraport sollen die Übereinstimmung unseres unternehmerischen Handelns mit unseren Werten gewährleisten. Dabei ist es erforderlich, diese Systeme an national und international geltenden Standards auszurichten.

Orientierung am Deutschen Corporate Governance Kodex

Fraport hat seinen Corporate Governance Kodex auf Basis des Vorschlags der Bundesregierung für einen Corporate Governance Kodex deutscher börsennotierter Gesellschaften entwickelt. Ziel des vorgeschlagenen

Kodex ist, die in Deutschland geltenden Regeln für die Leitung und Überwachung von Unternehmen für nationale und internationale Investoren transparent zu machen. Auf diesem Wege soll das Vertrauen in die Unternehmensführung deutscher Gesellschaften gestärkt werden.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex dient unter anderem dazu, einer mangelhaften Ausrichtung von Unternehmen auf die Interessen der Aktionäre, Schwächen in der dualen Unternehmensverfassung mit Vorstand und Aufsichtsrat sowie ungenügender Transparenz in der Unternehmensführung entgegenzuwirken. Weitere Regelungsschwerpunkte des Kodex zielen auf eine Steigerung der Unabhängigkeit des Aufsichtsrats sowie der Abschlussprüfer ab.

Der Corporate Governance Kodex von Fraport

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Corporate-Governance-Grundsätze des Unternehmens einstimmig verabschiedet. Sie beschreiben die wesentlichen Regeln für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthalten international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung, denen sich Fraport verpflichtet hat. Zudem verdeutlicht der Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die der Fraport AG das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen.

Der Fraport-Kodex enthält drei Regelungskategorien: Er gibt das zwingende Gesetzesrecht zur Unternehmensverfassung wieder, beinhaltet außerdem Regelungen, die über das Gesetz hinausgehen (Empfehlungen) und unterbreitet zusätzlich Vorschläge (Anregungen) für aktionärsfreundliches und Corporate-Governance-orientiertes Verhalten.

Kontinuierliche Anpassung der Regelwerke

Angeht die Fortentwicklung des Deutschen Corporate Governance Kodex im Mai 2003 hat Fraport seine internen Regelwerke und Verfahren für Aufsichtsrat, Vorstand, Hauptversammlung, Rechnungslegung und -prüfung im Sinne des Kodex adjustiert. So weist Fraport im Geschäftsbericht 2003 die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern individualisiert und nach Bestandteilen aufgegliedert aus. Darüber hinaus haben Vorstand und Aufsichtsrat im August 2003 die Einführung des „Fast Close“ beschlossen, sodass Jahresabschlüsse ab dem Geschäftsjahr 2003 innerhalb von 90 Tagen nach Geschäftsjahresende veröffentlicht werden.

Jedes Jahr dokumentiert Fraport mit einer Entsprechenserklärung den jeweils aktuellen Stand seines Corporate Governance Kodex und weist Abweichungen zum Kodex der Regierungskommission aus.

Die Einhaltung des Corporate Governance Kodex der Fraport AG wird durch einen Corporate-Governance-Beauftragten, der vom Vorstand im Einvernehmen mit dem

Aufsichtsratsvorsitzenden bestellt wird, überwacht. Er erstellt jedes Jahr einen Corporate-Governance-Bericht, der in Vorstand und Aufsichtsrat diskutiert wird.

Der Fraport-Kodex sowie der jeweils aktuelle Wortlaut der Entsprechenserklärung sind unter www.fraport.de unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ im Bereich „Investor Relations“ als Download abrufbar.

Intensive Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

Transparenz schafft Vertrauen, das besonders im Hinblick auf den Kapitalmarkt und damit die Zukunft des Unternehmens insgesamt maßgeblich ist. Wir setzen uns dafür ein, dem Kapitalmarkt durch umfassende, offene und zeitnahe Information größtmögliche Transparenz zu bieten. Voraussetzung dafür ist ein kontinuierlicher Dialog mit institutionellen und privaten Investoren sowie Analysten, den Fraport auch im Geschäftsjahr 2003 geführt und intensiviert hat.

Fraport veröffentlicht neben dem jährlichen Geschäftsbericht quartalsweise Zwischenberichte, die ebenfalls nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt werden.

Alle Aktionärskreise müssen gleichberechtigt die Möglichkeit haben, sich aktuell über Fraport zu informieren. Zu diesem Zweck werden Telefonkonferenzen und Unternehmenspräsentationen live im Internet übertragen und im Anschluss daran als Download zur Verfügung gestellt. Auf unserer Website veröffentlichen wir unter „Investor Relations“ Informationen zur Aktie, aktuelle Unternehmensmel-

„Ich arbeite an der Schnittstelle zwischen Unternehmen und Kapitalmarkt. Der direkte Dialog mit Investoren und Analysten gehört dabei ebenso zu meinen Aufgaben wie die Kommunikation von Feedback der Marktteilnehmer an das Fraport-Management.“



Oliver Madsen
Investor Relations

dungen, Termine, Hinweise zu Veranstaltungen, Informationen zur Hauptversammlung sowie Finanz- und Verkehrszahlen. Die aktuellen Berichte können heruntergeladen oder bestellt werden. Der Geschäftsbericht ist online verfügbar, ebenso liegen alle relevanten Unternehmenszahlen im Excel-Format vor.

Einflussmöglichkeiten der Aktionäre

Die Hauptversammlung, an der jeder Aktionär teilnehmen kann, entscheidet über die Gewinnverwendung sowie die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat. Sie wählt die Aktionärsvertreter im Aufsichtsrat und den Abschlussprüfer. Um den Aktionären die Wahrnehmung ihrer Rechte zu erleichtern und sie bei der Stimmrechtsausübung zu unterstützen, sorgt der Vorstand der Fraport AG dafür, dass ein Vertreter, der auch Angestellter von

Fraport sein kann, für die weisungsgebundene Ausübung des Stimmrechts der Aktionäre zur Verfügung steht.

Die Hälfte der Mitglieder des 20-köpfigen Aufsichtsrats der Fraport AG wird von den Aktionären und die andere Hälfte von den Arbeitnehmern gewählt. Drei Mitglieder des Aufsichtsrats repräsentieren das Land Hessen, zwei die Bundesrepublik Deutschland, ebenfalls zwei die Stadt Frankfurt am Main, drei werden von den freien Aktionären des Streubesitzes bestellt und zehn Mitglieder des Gremiums sind Arbeitnehmervertreter. Im Sinne einer unabhängigen Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat dürfen diesem nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.

Eine aktuelle Übersicht über die Mitglieder des Fraport-Aufsichtsrats finden Sie unter www.fraport.de im Bereich „Unternehmen“ unter dem Menüpunkt „Organisation“.

Der Vorstand ist verpflichtet, unternehmensrelevante Tatsachen unverzüglich nach Bekanntwerden zu veröffentlichen, sofern sie geeignet sind, den Börsenkurs der Fraport-Aktie erheblich zu beeinflussen. Erfährt der Vorstand, dass ein Investor fünf, zehn, 25, 50 oder 75 Prozent der Stimmrechte an der Fraport AG erreicht, über- oder unterschreitet, wird dies vom Vorstand ebenfalls unverzüglich veröffentlicht – ebenso wie der Kauf und Verkauf von Aktien durch Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder.

Werte-Management schafft verbindliche Standards

Werte sind die Grundlage für verantwortungsvolles Handeln. Das Werte-Management der Fraport AG soll alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstärkt für die Wahrung moralischer Werte sensibilisieren. Intern wird der Prozess durch die Einrichtung einer speziellen Anlaufstelle für vertrauliche Informationen im Bereich des Arbeitsdirektors sowie gezielte Schulungsarbeit unterstützt.

Das Werte-Management soll für erhöhte Transparenz und Integrität der Geschäftsentwicklung sorgen – insbesondere im Hinblick auf den anstehenden Ausbau des Fraport-Hauptstandorts Flughafen Frankfurt, in den ein Budget in Milliardenhöhe investiert wird. Das Programm wurde durch eine aus Vertretern verschiedener Geschäftsbereiche zusammengesetzte Arbeitsgruppe erarbeitet.

Das Werte-Management ist Ausdruck der Philosophie unseres Unternehmens, Aufträge im fairen Wettbewerb zu gewinnen. Wir lehnen Absprachen mit Wettbewerbern sowie die

Gewährung unberechtigter oder ungesetzlicher Vorteile ab. Maßgebliche Richtschnur sind die Regeln des nationalen und internationalen Kartellrechts. Die Verhaltensstandards von Fraport sind für alle Beschäftigten bindende Regeln für den Kontakt mit Kunden und Geschäftspartnern.

Im Mittelpunkt stehen dabei die strikte Rechtstreue aller Airport-Mitarbeiter, ein integrierter Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sowie Loyalität gegenüber Firmeninteressen. Integritätsklärungen sind fortan Bestandteil der Vertragsbeziehungen mit Architekten, Ingenieurbüros und Baufirmen. Diese sollen unterstreichen, dass Fraport auch von seinen Geschäftspartnern Initiativen zugunsten untadeliger Geschäftspraktiken erwartet.

Die Informationsbroschüre zum Fraport-Werte-Management ist unter www.fraport.de im Bereich „Investor Relations“ unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ als Download abrufbar.

Dialog sichert Einfluss aller Stakeholder

Zu den Werten von Fraport zählt auch der offene Dialog mit Vertretern aller Gruppen, die mit unserem Unternehmen zu tun haben oder von seinem Handeln in irgendeiner Form betroffen sind. Die Entscheidungen zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit unseres Hauptstandorts Flughafen Frankfurt haben wir im Dialog getroffen.

Einen wesentlichen Beitrag leistete in diesem Sinne das Mediationsverfahren zum Ausbau des Flughafens. Es sollte klären, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen konnte, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Region außer Acht

„Eindeutige Verhaltensstandards setzen verbindliche Regeln für den Umgang mit den moralischen, wirtschaftlichen und juristischen Herausforderungen des Geschäftsalltags. Das Werte-Managementsystem der Fraport AG formuliert die Grundlagen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit – zum Nutzen aller Beteiligten.“



Otto Geiß

Leiter Revision und Betriebsanalysen

zu lassen. In ihrem Abschlussbericht sprachen sich die Mediatoren für eine Erweiterung des Bahnsystems des Frankfurter Flughafens aus. Am 21. Juni 2000 stimmte auch der hessische Landtag grundsätzlich einem Ausbau in Frankfurt zu.

Regionales Dialogforum für einen Ausbau im Konsens

Die Mediatoren schufen mit dem Regionalen Dialogforum (RDF) ein Gremium, um den weiteren Ablauf des Flughafen-Ausbaus aus Sicht der betroffenen Bürger und Kommunen zu begleiten. Das Regionale Dialogforum ist eine wichtige Stütze bei der Beratung, Aufklärung und Entscheidungsfindung. Inzwischen sind im Rahmen des Regionalen Dialogforums Arbeitsgruppen zu den Themen Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt, Ökologie und Gesundheit, Flughafen-Optimierung sowie Entwicklung von Langfristperspektiven eingerichtet worden.

Unser Info-Telefon zum Thema Ausbau des Flughafens Frankfurt ist rund um die Uhr besetzt (0800 2345679). Zudem besteht die Möglichkeit, über unsere Website per E-Mail Informationsmaterial zu Fluglärm und zum Ausbau anzufordern oder sich über Fluglärm zu beschweren. Den Dialog fördern und aufrecht erhalten soll darüber hinaus das Info-Mobil der Fraport AG – ein umgebauter Passagierbus – der in der Region Rhein-Main Fakten und Detailinformationen rund um den Flughafen-Betrieb vermittelt und Interessierten die Möglichkeit gibt, mit Fachleuten über die anstehende Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens zu diskutieren.

Weitere Informationen zum Regionalen Dialogforum und zur Konsensfindung im Rahmen des geplanten Ausbaus des Flughafens Frankfurt finden Sie unter www.ausbau.flughafen-frankfurt.com im Bereich „Konsens“.



„Verantwortungsvolles Handeln ist für Fraport ein fundamentaler Wert. Wir führen einen intensiven Dialog mit den Stakeholdern unseres Unternehmens und bieten ihnen umfassende Informationen und größtmögliche Transparenz. Wir arbeiten intensiv an der Weiterentwicklung unserer Managementsysteme, um den hohen Anforderungen an Qualität, Aussagekraft und Detailgenauigkeit von Unternehmensinformationen zu entsprechen.“

Dr. Stefan Schulte
Vorstand Finanzen

Risikomanagement

Eine Reihe von Managementsystemen trägt dazu bei, unser Unternehmen verantwortungsvoll im Sinne einer Harmonisierung ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen zu führen. Dazu zählt das Risikomanagementsystem des Fraport-Konzerns, mit dem wir mit unserer Geschäftstätigkeit verbundene Risiken frühzeitig erkennen, bewerten und steuern können. Primäres Ziel ist der kontrollierte Umgang mit Risiken. Dieser schafft Handlungsspielräume: Risiken können dann eingegangen werden, wenn die angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Das Risikomanagement ist in die laufenden Geschäftsprozesse integriert und erfolgt durch die jeweils verantwortlichen Unternehmensbereiche. Risiken aus den Beteiligungsgesellschaften unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG. Der Risikomanagement-Ausschuss, der sich aus leitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der diversen Unternehmensbereiche zusammensetzt, bildet das zentrale Gremium innerhalb des Risikomanagementsystems.

Über die Risikosituation wird entsprechend unseren unternehmensweit geltenden Grundsätzen quartalsweise berichtet. Die Interne Revision prüft die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems und leistet mit ihren Erkenntnissen einen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung des Risikomanagements im Fraport-Konzern.

Umweltmanagement

Beim Management der Einwirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt spielt das 1999 von Fraport eingeführte Umweltmanagementsystem eine zentrale Rolle. Es dient der kontinuierlichen Umweltbetriebsprüfung mit dem Ziel eines eigenverantwortlichen und transparenten Umweltmanagements. Als zusätzliche Richtgröße im Umweltmanagement wurde der Fraport-Umweltindex FUX geschaffen.

[Nähere Informationen dazu im Kapitel „Umweltmanagement“ dieses Berichts.](#)

Personalmanagement

Im Personalbereich wird mit einer Kennzahl seit 2003 in jährlichem Rhythmus die Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber gemessen. Außerdem ermitteln wir die Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 2000 durch regelmäßige Umfragen im Rahmen des so genannten Fraport-Barometers. Als zusätzliche Richtgrößen dient uns die Krankenquote, die wir inzwischen nach den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermitteln – ebenso wie die Arbeitsunfallquote.

Für die Maßnahmen zur Förderung einer zunehmenden Chancengleichheit in der Personalpolitik wurde Fraport im Mai 2004 erneut mit dem „Total E-Quality“-Prädikat ausgezeichnet.

Sicherheitsmanagement

Unser Sicherheitsmanagement ist ganz darauf ausgerichtet, unseren Kunden und Beschäftigten ein Höchstmaß an Sicherheit zu bieten. Die Erfüllung sämtlicher gesetzlicher Vorgaben durch das Sicherheitsmanagement wird durch ein umfassendes staatliches Sicherheitsaudit sichergestellt. Fraport hat auch die zusätzlichen Anforderungen der neuen europäischen Luftsicherheitsverordnung erfolgreich erfüllt. Nach Abschluss des ersten EU-Sicherheitsaudits, das 2004 und 2005 durchgeführt werden soll, werden die dadurch generierten Kennzahlen im Sicherheitsmanagement als Richtgröße dienen.

[Weitere Informationen dazu im Kapitel „Sicherheitsmanagement“ dieses Berichts.](#)

Die Aufgabe, unser Unternehmen verantwortungsvoll zu führen, verlangt von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stetigen Einsatz. Der kontinuierliche, kritische Abgleich von Zielen und Umsetzung schafft die Voraussetzung für eine kontinuierliche Anpassung von Leitlinien und Managementsystemen an neue Herausforderungen.

Glossar

ADV → Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen.

Brundtland-Report → Der Brundtland-Report ist der 1987 im Rahmen der Vereinten Nationen veröffentlichte Bericht der „Weltkommission über Umwelt und Entwicklung“.

Deutscher Corporate Governance Kodex
→ Mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex sollen die in Deutschland geltenden Regeln für Unternehmensleitung und -überwachung für nationale und internationale Investoren transparent gemacht werden, um so das Vertrauen in die Unternehmensführung deutscher Gesellschaften zu stärken.

EBITDA → Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

ECAC → European Civil Aviation Conference. Die ECAC verfolgt das Ziel, in Europa einen sicheren und wirtschaftlichen Luftverkehr sicherzustellen, der auch der Umwelt gerecht wird. Sie arbeitet eng mit der Europäischen Union und der ICAO zusammen.

EMAS → EMAS (Eco Management and Audit Scheme) ist das von der Europäischen Union geschaffene Instrument „über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung“. Faktisch handelt es sich hierbei um ein ökologisches Gütesiegel, dessen Verleihung besonders strengen Kriterien unterliegt.

Emissionen → Alle von Anlagen, Kraftfahrzeugen, Produkten, Stoffen oder sonstigen Quellen (z. B. Flugzeugen) ausgehenden (feste, gasförmige, flüssige oder geruchsverbreitende) Stoffe, Wellen- oder Teilchenstrahlungen, die auf die nähere Umwelt belastend einwirken (z. B. Luftemissionen oder Schallemissionen).

FAA → Die FAA (Federal Aviation Administration) ist die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde und eine der weltweit wichtigsten Institutionen im Luftverkehr, die auch zahlreiche international gültige Normen und Standards definiert hat.

Flugzeugbewegungen → Starts und Landungen.

FRA → Internationales Drei-Buchstaben-Kürzel („three-letter-code“) für den Flughafen Frankfurt.

Fraport AG → Fraport AG, Deutschlands größter Flughafen-Konzern.

FUX → Der Fraport-Umweltindex FUX ist ein zentrales Instrument des Fraport-Umweltmanagements.

Hub → Wortwörtlich „Nabe“ – ein Flughafen, der Luftfernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert.

ICAO → Die ICAO (International Civil Aviation Organization) ist eine Unterorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal, die den Betrieb der internationalen Luftfahrt fördern soll.

Immissionen → Einwirkungen von Geräuschen (Lärm- oder Geräuschimmissionen), Luftverunreinigungen (Luftimmissionen), Erschütterungen (Erschütterungsimmissionen) und Wärme (Wärmeimmissionen) auf die Umwelt.

Intermodalität → Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

ISO 14001 → ISO 14001 ist ein Umweltmanagementsystem, mit dem der Umweltschutz systematisch im Management verankert wird, um die Umweltaspekte bei allen täglichen Aufgaben und bei allen firmenpolitischen Entscheidungen berücksichtigen zu können. Durch die internationale Normenserie ISO 14001 werden die Betriebe konkret und systematisch beim Aufbau des Umweltmanagementsystems nach weltweit gültigem Standard unterstützt.

Luftverkehrsdrehkreuz/Luftverkehrsdrehscheibe → Synonyme für Hub.

Mediation → Eine Mediation ist ein ergebnisoffenes Verfahren, in dem eine fall- oder problem-spezifische Konfliktlösung bzw. Konfliktregelung erarbeitet wird. Im Sommer 1998 wurde von der Hessischen Landesregierung eine Mediation zum Ausbau des Flughafens angeregt. Beteiligt an der Mediation waren Repräsentanten der Anwohner, des Flughafens und weiterer Luftverkehrsunternehmen sowie Vertreter aus Politik und Wirtschaft. Ziel der Mediation war ein wissenschaftlich begleiteter, gesellschaftspolitischer Ausgleich der unterschiedlichen Interessen vor dem Hintergrund der geplanten Kapazitätserweiterung am Flughafen Frankfurt.

Nachhaltigkeit → Der Begriff der Nachhaltigkeit gilt seit einigen Jahren als Leitbild für eine zukunftsfähige Entwicklung („sustainable development“) der Menschheit. Eine solche Entwicklung entspricht den Bedürfnissen der gegenwärtig lebenden Menschen, ohne die Fähigkeiten zukünftiger Generationen zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse zu gefährden.

Regionales Dialogforum (RDF) → Das Regionale Dialogforum begleitet den Ausbau des Flughafens Frankfurt aus Sicht der betroffenen Bürger und Kommunen.

Slots → Zeitfenster für Starts und Landungen.

Stakeholder → Das Prinzip der Stakeholder (engl. etwa Inhaber eines Anspruchs) ist die Erweiterung des in der Betriebswirtschaft verbreiteten Shareholder-Value-Ansatzes. Im Gegensatz zum Shareholder-Value-Prinzip, das die Bedürfnisse und Erwartungen der Anteilseigner eines Unternehmens in den Mittelpunkt des Wirtschaftens stellt, versucht das Prinzip der Stakeholder das Unternehmen in seinem gesamten sozialen Kontext zu erfassen und die Bedürfnisse der unterschiedlichen Anspruchsgruppen in Einklang zu bringen. Als Stakeholder

gelten dabei neben den Shareholdern die Mitarbeiter, die Kunden, die Lieferanten sowie der Staat und die Öffentlichkeit.

Verkehrseinheit → International angewendete Bemessungsgrundlage für statistische Vergleiche. Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier mit Gepäck bzw. 100 kg Fracht oder Post. Der Transit wird dabei nicht berücksichtigt.

Verkehrsentgelte → Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienstentgelte.

Vorfeld → Gelände, auf dem Flugzeuge be- und entladen oder geparkt werden.

Zehn-Punkte-Programm → Zur Begleitung des Ausbaus hat Fraport ein Zehn-Punkte-Programm beschlossen, mit dem folgende Ziele verfolgt werden:

- Nutzung anderer Standorte.
- Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn.
- Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linienflüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage.
- Prüfung einer Verlagerung des Nachtpoststerns, z. B. zum Flughafen Frankfurt-Hahn oder an einen anderen Standort.
- Verbindliche Einführung und Nutzung besonders lärmärmer An- und Abflugverfahren in der Nacht.
- Bereitstellung von Mitteln für ein Schallschutzprogramm für besonders lärmbelastete Gebiete.
- Koppelung der Landeentgelte an den tatsächlich gemessenen Lärm.
- Noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen.
- Weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung.
- Einrichtung eines Info-Telefons für Bürgeranfragen zum Thema Lärm und Ausbau.

Über diese Publikation

Fraport bricht mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht zu neuen Ufern auf. Mit den behandelten Inhalten zu den Themen Soziale Verantwortung, Umweltmanagement, Gesellschaftliche Verantwortung, Sicherheitsmanagement und Governance-Strukturen bündeln wir die Berichterstattung zum Konzern-Ziel Nachhaltigkeit erstmals in einer Publikation. Die ökonomische Dimension von Nachhaltigkeit beschränkt sich in diesem Bericht auf die wichtigsten Kennzahlen und die grundlegenden Informationen über das Unternehmen. Ausführliche, in die Tiefe gehende Angaben zu unserer wirtschaftlichen Leistung finden sich im jeweils aktuellen Geschäftsbericht der Fraport AG.

Orientierung für unsere Berichterstattung waren die allgemein anerkannten Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, wie sie die Global Reporting Initiative (GRI) formuliert. Initiatoren von GRI (www.globalreporting.org) waren in erster Linie die Coalition for Environmentally Responsible Economies (CERES) und das United Nations

Environment Programme (UNEP). GRI erarbeitet unter aktiver Beteiligung unterschiedlichster gesellschaftlicher Interessengruppen wie Unternehmen, Menschenrechts-, Umwelt-, Arbeits- und Staatsorganisationen weltweit gültige Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung. Über das vorliegende Produkt hinaus verstehen wir die GRI-Standards als Herausforderung und Orientierungsmarken für die weitere kontinuierliche Verbesserung unserer künftig regelmäßigen Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Auf eine tabellarische Darstellung der Nachhaltigkeitsziele, Maßnahmen und des jeweils aktuellen Status der Umsetzung haben wir in dem vorliegenden Bericht verzichtet. Wo derartige Informationen bei Fraport vorhanden sind, haben wir im Text Querverweise auf unseren Web-Auftritt www.fraport.de eingefügt, die dem interessierten Leser Zugang zu den gewünschten Informationen verschaffen.

Fraport im Internet:

www.fraport.de

www.ausbau.flughafen-frankfurt.com

www.frankfurt-airport.de

www.cargocity.de

Impressum

Herausgeber:
Fraport AG
Unternehmenskommunikation (UKM)
60547 Frankfurt am Main

Konzept und Text:
Fraport AG, Public Affairs (UKM-PA)
Charles Barker Corporate Communications GmbH,
Frankfurt am Main

Gestaltung:
Bert Klemp Corporate Design,
Frankfurt am Main

Fotografie:
Bert Klemp, Frankfurt am Main
Martin Joppen, Frankfurt am Main, Seiten 2, 21, 23, 35, 40
Andreas Meinhardt (UKM-IK), Seiten 4/5
Stefan Rebscher (UKM-IK), Seite 41

Herstellung:
Fraport AG (UKM-IK)

Prepress:
MDDigitale Produktion, Maintal

Druck:

Printed in Germany

Absender:

Name

Straße

Postleitzahl/Ort

Bitte senden Sie mir

- Geschäftsbericht der Fraport AG
- Umwelterklärung der Fraport AG
- Personal- und Sozialbericht der Fraport AG
- Informationen zum Flughafen-Ausbau

Antwort



Fraport AG
Unternehmenskommunikation (UKM)
60547 Frankfurt am Main

Ja,

*ich will weitere
Informationen!*

