



Nachhaltig verbinden

Nachhaltigkeitsbericht 2009



Unsere Leistung

Kennzahlen	Einheit	2008	2009
Verkehr			
Verkehrseinheiten (ohne Transit)	Mio Verkehrseinheiten	102,68	94,57
Flugbewegungen (an + ab)	Bewegungen	723.777	674.982
Passagiere	Mio	78,16	73,66
Cargo-Volumen	Mio t	2,50	2,15
Umsatz und Ergebnis			
Umsatzerlöse	Mio €	2.101,6	1.972,6
EBITDA	Mio €	600,7	552,9
Konzern-Jahresüberschuss	Mio €	196,9	157,3
Rentabilität			
Umsatzrendite	EBT in % des Umsatzes	14,2	10,2
Return on Fraport Assets (ROFRA)	EBIT in % der Fraport Assets	10,5	7,8
Cash flow und Investitionen			
Operativer Cash flow	Mio €	492,5	426,5
Investitionen	Mio €	759,7	1.438,3
Energie (Konzern Flughäfen)			
Energieverbrauch	TJ	3.131,9	3.088,5
Kraftstoffe	TJ	500,6	475,3
Strom	TJ	1.424,5	1.441,1
Wärme	TJ	1.206,8	1.172,1
Kälte	TJ	399,5	405,3
Klimabelastung (Konzern Flughäfen)			
CO ₂ -Emissionen	t	270.267	263.650
direkte CO ₂ -Emissionen	t	44.411	39.056
indirekte CO ₂ -Emissionen	t	225.856	224.594
Personalaufwand und Beschäftigte			
Personalaufwand	Mio €	925,6	866,9
Beschäftigte	Jahresdurchschnitt (Personen)	23.079	19.970
Aus- und Weiterbildung (Fraport AG)			
Auszubildende		329	316
Weiterbildung	Tage je Mitarbeitende und Jahr	2,9	2,9
Arbeits- und Gesundheitsschutz (Fraport AG)			
Unfälle	Anzahl	846	723
1.000-Mann-Quote	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeitende und Jahr	26,67	24,78
Unfall- und Krankheitsquote	Abwesenheit in %	5,49	6,23
Gesellschaftliches Engagement (Fraport AG)			
Sponsoring	Mio €	5,6	6,4
Umweltfonds	Mio €	1,5	2,0
Spenden	Mio €	0,9	0,9

Unsere Ziele

bis 2020

Ökonomie

Wir realisieren profitables Wachstum als Basis für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens.

Wir steigern nach Fertigstellung der Ausbauinvestitionen den Wertbeitrag unseres Unternehmens kontinuierlich.

Wir setzen unser Wertemanagementsystem konsequent im Konzern um.

Wir passen unser existierendes Compliance-System im gesamten Konzern konsequent an veränderte Rahmenbedingungen an.

Ökologie

Wir wollen die CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (ein Passagier beziehungsweise 100 Kilogramm Fracht) um 30 % reduzieren.

Wir wollen keine zusätzlichen CO₂-Emissionen durch unsere Ausbautvorhaben.

Wir realisieren das Terminal 3 als „Öko“-Terminal und streben die Nutzung innovativer Energiequellen (zum Beispiel Geothermie) an.

Wir fördern das Umweltmanagement an allen Konzernstandorten.

Soziales

Der Ausbau schafft am Flughafen Frankfurt zusätzlich 25.000 Arbeitsplätze, insgesamt bringt die Erweiterung nach den Berechnungen von Gutachtern rund 100.000 Arbeitsplätze.

Wir streben an, dauerhaft über Bedarf auszubilden.

Wir wollen die Gesundheitsquote steigern.

Wir reduzieren die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich.

Wir führen unser gesellschaftliches Engagement weiter fort.

Wer wir sind

Die Fraport AG gehört international zu den führenden Konzernen im Airport-Business und betreibt mit dem Flughafen Frankfurt eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze der Welt. Als erfahrener Airport-Manager entwickelt Fraport den Flughafen Frankfurt gemeinsam mit Partnern zur „Frankfurt Airport City“ – einem herausragenden Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandort. Zum Dienstleistungsspektrum der Fraport AG gehören nicht nur sämtliche Services rund um den Flugbetrieb, Fraport ist auch kompetenter Partner für Airport-Retailing und Immobilienentwicklung. Als Full-Service-Anbieter im Airport-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv.

Unsere Maßnahmen

2009

Seite

Ökonomie

_bedarfsangepasste Investitionen in den Ausbau des Flughafens Frankfurt	20 ff.
_Programm für eine qualitativ hochwertige Auslastung der zusätzlichen Kapazitäten	
_Modernisierung und Ausbau der Retailflächen in FRA	
_Wertschöpfung aus der Immobilienvermarktung und -entwicklung der Airport City	
_Weiterentwicklung des Externen Geschäfts	
_wertorientierte Steuerung der Geschäftsaktivitäten	48 ff.,
_Anhebung der Verkehrsentgelte	41, 55 f.
_Programm „Fitness@Fraport2011“ zur Optimierung der Geschäftsprozesse und Kostensenkung	
_„Zukunftsvertrag 2018“ zur Verbesserung des Kostengefüges und damit der Wettbewerbsfähigkeit am Standort Frankfurt	
_sukzessive Ausweitung des elektronischen Hinweisgebersystems auf Tochtergesellschaften	25
_Einrichtung des Zentralbereichs „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ zur Verstärkung der konzernweiten Compliance-Aktivitäten	21
_Einführung einer systematisierten Abfrage und Auswertung zu Compliance-Verstößen in Tochtergesellschaften	

Ökologie

_Ermittlung von Energieeinsparpotenzialen im Gebäudebestand der Fraport AG	63 ff.
_sukzessive Erneuerung der Lüftungszentralen im Terminal 1	
_Optimierung der Bodenabfertigungsprozesse	
_Austausch der mobilen Arbeitsmaschinen nach dem neuesten Stand der Technik	
_Einsatz von Elektrofahrzeugen	
_Auslegung Terminal 3 als Niedrigenergie-Terminal	68 ff.
_geologische Erkundung zur Nutzung von Erdwärme und Planung eines Geothermie-Kraftwerks	
_Realisierung des Passiv-Haus-Standards für die neue Feuerwache 4	
_Planung und Bau des neuen A-Plus-Fingers des Terminals 1 unter Berücksichtigung energetischer Maßnahmen, beispielsweise Fassadenverschattungen	
_Zertifizierung der neuen Konzernzentrale nach DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen)	
_Planung unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien	72 f.
_Unterstützung der Fraport-Beteiligungen bei der Ausgestaltung des Umweltmanagements und der Einführung von Umweltmanagementsystemen an allen Konzernstandorten	65

Soziales

_Realisierung des geplanten Flughafen-Ausbaus	53
_bedarfsgerechte Personalbeschaffung und -entwicklung	
_breites Ausbildungsangebot für Schüler aller Schulformen	57 f.
_erweitertes Angebot von Auslandspraktika	
_Kooperationen mit Schulen aus der Region	
_„Jugend mobil“ für benachteiligte Jugendliche	
_präventiver Arbeits- und Gesundheitsschutz	59–61
_zahlreiche Projekte und Aktionen in Zusammenarbeit mit Arbeitsmedizin, Arbeitssicherheit, Betriebsrat, Schwerbehindertenvertretung, psychologischer Beratung und dem ServiceCenter Soziales	
_Einrichtung eines Arbeitsschutzausschusses, der Ziele, Strategien und Maßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung konzernübergreifend berät und koordiniert	59–61
_Einführung des Projekts RUSH (Reduzierung von Unfällen durch systematisches Handeln)	
_Beratungs-, Schulungs- und Weiterbildungsangebote zum Thema Arbeitssicherheit	
_ehrenamtliche Sicherheitsbeauftragte	
_Wir engagieren uns in der Stiftung ProRegion und der Erich-Becker-Stiftung, unterstützen über den Umweltfonds ökologische Projekte und fördern Kultur und Sport in der Region Rhein-Main.	80 f.

Inhalt

04	<i>Editorial</i>
06	<i>Im Gespräch</i>
12	<i>Unsere Herausforderungen</i>
18	<i>Unsere Antworten</i>
28	<i>Unser Unternehmen</i>
36	<i>Geschäftsjahr 2009</i>
38	<i>Kunden</i>
46	<i>Eigentümer</i>
52	<i>Beschäftigte</i>
62	<i>Umwelt und Region</i>
76	<i>Gesellschaft</i>
82	<i>Zahlen und Fakten</i>
96	<i>Anhang</i>
96	<i>GRI-Index und Global-Compact-Fortschrittsmitteilung</i>
108	<i>Auszeichnungen</i>
109	<i>Glossar</i>
109	<i>Impressum</i>

Unsere Leistungen _____
Unsere Ziele _____
Unsere Maßnahmen _____



Ein Flughafen verbindet, das liegt in der Natur seiner Sache. Er verbindet weit entfernte Städte und Menschen miteinander, er verbindet Handelsplätze und Märkte.

Ein guter Flughafen verbindet aber auch so gegensätzliche Ziele wie individuelle Mobilität und globalen Umweltschutz. Oder Verantwortung für seine Beschäftigten und für die Anwohner der Region.

Das Entfernte zusammenzubringen und nachhaltig dafür zu sorgen, dass diese Verbindungen halten, das ist das Prinzip von Fraport.



*Dr. Stefan Schulte,
Vorstandsvorsitzender*

Liebe Leserinnen und Leser,

„Nachhaltig verbinden“ – der Titel dieses Berichts ist für uns Verpflichtung. Denn damit ist nicht nur unsere Rolle als Flughafen-Betreiber im global vernetzten Luftverkehr gemeint. Um unsere Aufgabe als Mobilitätsplattform für Menschen und Waren aus aller Welt verantwortlich wahrzunehmen, müssen wir vieles miteinander verbinden: unseren verkehrspolitischen Auftrag mit den Ansprüchen unserer privatwirtschaftlichen Anteilseigner; unsere unternehmerischen Interessen mit denen unserer Beschäftigten, Nachbarn und der Natur; den Wunsch nach Reisefreiheit und freiem Warenverkehr mit der Notwendigkeit von Kontrollen und Sicherheitsmaßnahmen; die unterschiedlichen, teils widersprüchlichen Bedürfnisse unserer Kunden – um nur einige zu nennen.

In diesem Spannungsfeld verfolgen wir eine Strategie der Nachhaltigkeit. Wir stellen die langfristige Perspektive über eine auf kurzfristige Erfolge ausgerichtete Politik, und wir setzen auf einen Ausgleich der wirtschaftlichen mit den sozialen und ökologischen Interessen. Dies erfordert eine ganzheitliche Betrachtung unserer unternehmerischen Aktivitäten.

Diesem Ansatz fühle ich mich verpflichtet, sowohl in meiner Rolle als Vorstandsvorsitzender der Fraport AG als auch aus ganz persönlicher Über-

Mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens stehen wir vor einer großen Herausforderung, dem Ausgleich zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und nachbarschaftlichen Interessen.

zeugung. Unsere besondere verkehrspolitische Rolle ist die entscheidende Grundlage für unsere Zukunftsplanung; sie alleine ist aber keine hinreichende Legitimation. Entscheidend ist vielmehr, die Herausforderungen und Chancen unserer Wachstumsindustrie verantwortlich aufzugreifen und gleichzeitig Nachhaltigkeit in ihren verschiedenen Dimensionen als wichtige Handlungsmaxime zu positionieren. Dieser Haltung entspricht auch die „Agenda 2015“, die der Vorstand der Fraport AG im Herbst 2009 verabschiedet hat. Sie definiert die Leitlinien unseres Handelns für die nächsten Jahre.

Ich bin mir bewusst, dass wir uns mit diesem Vorhaben auf einen anspruchsvollen Weg begeben, stehen wir doch mit unserem zentralen Zukunftsthema, dem Ausbau des Frankfurter Flughafens, vor einer großen Herausforderung. Wir agieren in einem Spannungsfeld von zahlreichen, zum Teil widersprüchlichen Interessen: Dem Bedarf von jährlich über 50 Mio Passagieren und der Luftfracht transportierenden Unternehmen, der damit verbundenen Wertschöpfung innerhalb und außerhalb Deutschlands sowie den Erfordernissen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hubs Frankfurt mit seinen Zehntausenden von Arbeitsplätzen steht beispielsweise das Ruhebedürfnis unserer Nachbarn gegenüber. Die Sorgen der Anwohner hinsichtlich des Fluglärms müssen wir ernst nehmen. Ich sehe hier alle beteiligten Akteure, auch die Fraport AG, in der Pflicht, im Austausch zu bleiben und immer wieder alles zu versuchen, um einen Interessenausgleich zu finden und um Maßnahmen zur weiteren Lärmminimierung zu entwickeln.

Im Umgang mit den Umweltauswirkungen, die unsere Geschäftstätigkeit hat, können wir auf ein bewährtes Umweltmanagement bauen. Wie gut unser Umweltmanagementsystem ist, belegen die

Wir wollen nachhaltig verbinden

Zertifizierungen nach EMAS* und ISO**, aber auch die Tatsache, dass wir als erster europäischer Flughafen-Betreiber akkreditiert sind im „Airport Carbon Accreditation“-Projekt des ACI Europe, dem Verband der europäischen Flughafen-Betreiber. Für ein Großprojekt wie den Ausbau des Frankfurter Flughafens wollen wir aber mehr tun und haben deshalb beschlossen, die CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit bis zum Jahr 2020 um 30 % zu reduzieren, mithin letztlich den Ausbau ohne zusätzliche CO₂-Emissionen zu realisieren.

Die wirtschaftliche Krise hat uns mit einem weiteren Spannungsfeld konfrontiert. Als großer Arbeitgeber mit dem Anspruch auf Beschäftigungssicherheit für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie gute Sozialleistungen mussten wir uns den verständlichen Forderungen unserer Airline-Kunden nach Kosteneinsparungen stellen. In gemeinsamer Verantwortung mit den Interessenvertretungen der Arbeitnehmer haben wir hier im letzten Jahr mit dem „Zukunftsvertrag 2018“ die Sicherung von Tausenden von Arbeitsplätzen erreicht. In dem Maße, in dem unsere Beschäftigten bereit sind, Zugeständnisse zu machen, ist das Unternehmen dafür verantwortlich, seine Strukturen so zu entwickeln, dass Effizienzsteigerungen erreicht werden. Parallel zum Zukunftsvertrag 2018 haben wir das Projekt „Fitness@Fraport2011“ gestartet. Die resultierenden organisatorischen Strukturen sind aber nicht nur auf Synergiegewinn ausgerichtet. Mit der Schaffung des Zentralbereichs „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ tragen wir auch dem in der Agenda 2015 formulierten zentralen Stellenwert einer ausgewogenen Entwicklung unseres Geschäfts Rechnung.

Bei allem Optimismus, was wir mit unserer Agenda 2015 erreichen können, müssen wir doch erkennen, dass wir viele Probleme nur gemeinsam mit unseren Kunden und auf gesamtgesellschaftlicher Basis angehen können. Die Lärmreduktion gehört hierzu genauso wie die Verminderung der Belastung des Weltklimas durch Treibhausgase. Wir sind davon überzeugt, dass wir einen wichti-

Viele Probleme können wir nur gemeinsam mit unseren Kunden oder auf gesamtgesellschaftlicher Basis angehen.

gen Beitrag leisten und darüber hinaus beispielgebend wirken können. Als international tätiges Unternehmen wirken wir nicht nur auf unseren größten Standort und die umliegende Region, sondern tragen unser Know-how und unsere hohen Standards auch darüber hinaus weiter.

Wir bekennen uns ausdrücklich zu den zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und den darin formulierten Prinzipien des nachhaltigen Wirtschaftens. Der Respekt vor den Menschenrechten, die Gewährleistung der Kernarbeitsnormen der International Labour Organization und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die wir als handlungsleitend für uns anerkennen, die Förderung des Umweltschutzes und die Korruptionsbekämpfung genießen im gesamten Fraport-Konzern höchsten Stellenwert. Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht ist im Sinne des UN Global Compact auch als unser Fortschrittsbericht zu verstehen.

Dies ist der erste Nachhaltigkeitsbericht der Fraport AG unter meiner Verantwortung. Ich wünsche mir, dass er ein Stück gelebter Überzeugung ist, Teil des Dialogs über unsere gemeinsame Zukunft. In diesem Sinne würde ich mich sehr über Ihre Reaktionen freuen. Ich hoffe, dass dieser Bericht dazu beiträgt, uns mit unseren Anspruchsgruppen nachhaltig zu verbinden.

Herzlichst Ihr



Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender

* EMAS = Eco-Management and Audit Scheme.

** ISO = International Organization for Standardization.



Werner Schlierike
Moderator hr-info



Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender
Fraport AG

Im Gespräch

Am 17. März 2010 traf sich Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, mit Vertretern verschiedener Anspruchsgruppen zu einem Gespräch über Nachhaltigkeitsfragen. Die Moderation lag bei Werner Schlierike, Hörfunkjournalist des Hessischen Rundfunks. Auszüge aus diesem Gespräch geben wir hier wieder.





Edgar Stejskal
Konzernbetriebsratsvorsitzen-
der Fraport AG



Markus Frank
Wirtschaftsdezernent
Stadt Frankfurt



Martin Gaebges
Generalsekretär BARIG
(Board of Airline Representa-
tives in Germany e. V.)



Jochen Flasbarth
Präsident Umweltbundesamt

Werner Schlierike: Wir haben wirtschaftlich schwierige Zeiten, die Kapazitäten der Fluggesellschaften sind nicht ausgelastet. Wäre dies nicht ein günstiger Zeitpunkt, aus Nachhaltigkeitsgründen aus dem Projekt Ausbau des Frankfurter Flughafens auszusteigen?

Stefan Schulte: Wir sehen seit Monaten wieder steigende Verkehrszahlen. Der Luftverkehr ist auf seinen Wachstumskurs zurückgekehrt. Dann ist da noch ein anderes, viel entscheidenderes Thema. Deutschland ist in seiner wirtschaftlichen Prosperität, bei der Schaffung von Arbeitsplätzen auf die Globalisierung und den internationalen Warenaustausch angewiesen. Der Luftverkehr ist hier ein essenzieller Bestandteil, denn internationale Arbeitsteilung erfordert den Luftverkehr, und wir müssen ihn im Einklang mit Nachhaltigkeitsthemen wie Klimawandel und ökologischem Ausgleich entwickeln.

„Wir müssen den Luftverkehr im Einklang mit Nachhaltigkeitsthemen wie Klimawandel und ökologischem Ausgleich entwickeln.“

Stefan Schulte

Es ist vollkommen richtig, der Ausbau bringt auch Belastungen für diese Region. Auf der anderen Seite zeigen alle Umfragewerte ein klares Signal: Mehr als 60, 70 % der Bürger dieser Region unterstützen den Ausbau. Aber sie verlangen auch, dass wir lärmindernde Maßnahmen, also aktiven Schallschutz und ähnliche Themen, realisieren und dass wir ihre Bedenken und Sorgen ernst nehmen.

Herr Gaebges, die Luftverkehrsbranche befindet sich mitten in einem sehr harten Wettbewerb, einige Airlines kämpfen ums Überleben. Was ist da

passt? Haben die Fluggesellschaften sich falsch ausgerichtet, eben auch nicht nachhaltig?

Martin Gaebges: Es ist unbestritten, dass der Luftverkehr eine Wachstumsbranche ist. Über die nächsten 20 Jahre rechnet man mit durchschnittlichen Wachstumsraten von zirka 5 % pro Jahr. Aber das heißt natürlich nicht, dass es ständig nach oben geht. Es gibt ein Auf und Ab. Je nachdem, in welchem Zyklus man sich gerade befindet, geht es darum, hinsichtlich der angebotenen Kapazitäten flexibel zu reagieren. Schon kleine falsche unternehmerische Entscheidungen können dazu führen, dass ein Unternehmen ganz erheblich in eine Schieflage gerät, die unter Umständen sogar existenzbedrohend sein kann.

Die Airlines stehen insgesamt unter einem großen Kostendruck. Kann man den weitergeben, beispielsweise an die Flughafen-Betreiber?

Martin Gaebges: Der Kostendruck ist immens. Die Fluggesellschaften helfen sich da durch knochenharte Kostensenkungsprogramme. Im Hinblick auf die Flughäfen halte ich das, was wir jetzt in Frankfurt erreicht haben, für sehr positiv. Durch eine Rahmenvereinbarung über die Entgeltentwicklung bis 2015 hat man Planungssicherheit, sodass die Fluggesellschaften wissen, worauf sie sich einlassen, wenn sie nach Frankfurt fliegen.

Herr Stejskal, Sie sind Arbeitnehmervertreter und arbeiten schon seit 1970 am Frankfurter Flughafen. Hat sich die Welt für den Arbeitnehmer seither komplett verändert?

Edgar Stejskal: Natürlich. In den letzten 40 Jahren hat sich vieles in der Branche getan. Wo früher geschützte Märkte waren, hat sich ja schon fast eine „Liberalisierungseuphorie“ entwickelt – mit vielen Fehlentwicklungen wie den aktuellen Überkapazitäten. Der gigantische Unterbietungswettbewerb der Airlines, der sich daraus ergeben hat, schlägt durch auf die Beschäftigtenstruktur und die Lohn- und Arbeitsbedingungen. Wir müssen hier in Ver-

antwortung für Wirtschaftlichkeit und die Belange der Beschäftigten eine Balance hinkriegen, die zeigt, ob Nachhaltigkeit in unserem Marktsystem tatsächlich einen Stellenwert bekommt.

Herr Frank, Sie sind Anteilseigner von Fraport und als Politiker auch Vertreter der Menschen, die hier leben und arbeiten. Welche Bedeutung hat der Frankfurter Flughafen für Sie?

Markus Frank: Frankfurt am Main und die gesamte Region sind wirtschaftlich so interessant, weil wir den Flughafen haben. Der Flughafen ist sozusagen das Kern-Asset der Region. Wir müssen uns deshalb besonders bemühen, dass wir den Anschluss nicht verlieren.

Im Hinblick auf die Belastungen muss man sagen, dass unser Flughafen schon frühzeitig im Umweltschutz Maßnahmen eingeleitet hatte, die andere Flughäfen gar nicht kannten. Zum Beispiel hat man vor vielen Jahrzehnten bereits nach Lärm gestaffelte Flughafen-Entgelte eingeführt, Lärmmessstellen aufgebaut und gezeigt, was hier für Lärmquellen sind, natürlich, um einwirken zu können. Die Bevölkerung erwartet schlicht und einfach, dass man Innovationen umsetzt, um „Nachhaltigkeit“ zu gewährleisten.

Herr Flasbarth, wo sehen Sie als Chef des Umweltbundesamts die Risiken der Luftverkehrsbranche?

Jochen Flasbarth: Der vielleicht unangenehmste Teil der Debatte ist das pure Mengengerüst. Eine Volkswirtschaft wie Deutschland braucht eine große internationale Luftverkehrsdrehscheibe, das kann man überhaupt nicht bestreiten. Gleichzeitig ist aber nicht jede Flugbewegung, nicht jede bewegte Tonne und nicht jede bewegte Person etwas Positives. Das ist ein gesellschaftlicher Konflikt.

Bei dem, was wir bei den spezifischen Belastungen machen können, ist das Konsensfeld schon viel größer. Wie können wir eine produzierte Verkehrsleistung mit weniger Umweltbelastung, mit weniger Treibhausgasbelastung, weniger Luftschadstoffen, weniger Lärm, weniger Flächenverbrauch organisieren? Ein gutes Unternehmen unterscheidet sich von einem schlechten Unternehmen darin, dass man diese Fragen wirklich ernst nimmt, dass man sich Kurz-, Mittel-, Langfristziele setzt, mit denen man sich auch vom Wettbewerb abhebt.

Wo sehen Sie denn die spezifischen Belastungen in einem eng besiedelten Raum wie dem Rhein-Main-

„In Verantwortung für Wirtschaft und Beschäftigung müssen wir eine Balance hinkriegen, die zeigt, ob Nachhaltigkeit in unserem Marktsystem tatsächlich einen Stellenwert bekommt.“

Edgar Stejskal

Gebiet? Ist es der Lärm oder ist es die Klimabelastung?

Jochen Flasbarth: Es kommt auf die Perspektive an. Die Menschen in der Region sind wohl in erster Linie skeptisch gegenüber dem Luftverkehr, weil sie unter den Belastungen vor Ort leiden. Es ist ihnen zu laut, sie haben Sorge über die Luftbelastungen. Das muss man ernst nehmen. Das andere ist die globale Frage. Gerade der Luftverkehr, der weltweit agiert, ist beim Klimaschutz besonders gefordert. Wie organisiert man effizienten Klimaschutz, der den Wettbewerb nicht völlig aus den Fugen bringt? Da machen wir uns jetzt in der EU auf den Weg mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel. Nicht zur puren Freude der Branche.

Herr Dr. Schulte, wo sehen Sie die Hauptverantwortung in Sachen Umweltschutz bei Fraport?

Stefan Schulte: Drei Bereiche sind hier anzusprechen: Raumerschneidung, Klima und Lärm. Wenn ich das Thema Raumerschneidung und damit verbunden die Belastungen für die Biodiversität nehme, ist der Flughafen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern gut aufgestellt. Ich glaube, wir müssen uns eher auf die Themen Lärm und Klimaschutz konzentrieren.

Der Luftverkehr insgesamt hat einen Anteil von 2 bis 3 % an den klimaschädlichen Emissionen. Es gibt Experten, die gehen von einem Anteil von bis zu 6 % aus. Der gesamte Flughafen ist für zirka 1,6 Mio Tonnen CO₂ pro Jahr verantwortlich, davon entfallen zirka 230.000 Tonnen CO₂ auf Fraport. Wir haben uns verpflichtet, unsere CO₂-Emissionen am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2020 um 30 % pro Verkehrseinheit zu reduzieren. Wir werden versuchen, auch absolut zu einer Reduzierung zu kommen, über ganz konkrete Maßnahmen wie zum Beispiel modernisierte Klimaanlage oder energieeffiziente Fahrzeuge auf dem Vorfeld. Die neue Feuerwache wird mit Passivhaus-Standard gebaut, also im Betrieb CO₂-neutral sein. Wir haben ein Joint Venture mit RWE, in dem wir prüfen, ob die Tiefengeothermie für das Terminal 3 genutzt werden kann.

In der Bevölkerung ist der Lärm das Thema, das einen viel direkter trifft. Wir sind aber auch hier auf einem guten Weg. Wir haben im Luftverkehr ein neues Fluglärmschutzgesetz, ein deutlich härteres, auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern. Wir haben freiwillige Programme aufgelegt im passiven Schallschutz, gemeinsam arbeiten wir in der Industrie am aktiven Schallschutz. Das heißt, neue Anflugverfahren, neue Bahnbelegungsstrategien zu entwickeln, die

möglichst überall in dieser Region zu weniger Belastungen und nächtlichen Störungen führen. Allerdings sollten wir das Thema auch im Kontext betrachten. Wenn Sie sich die Lärmkartierung ansehen, wie viele Menschen nachts durch Lärm tangiert sind, dann hat der Fluglärm den geringsten Anteil. Der Straßenlärm, gerade in innerstädtischen Bereichen, stellt eine wesentlich höhere Belastung für Bürger dieser Region dar. Die Diskussion wollen wir selbstverständlich nicht negieren, wir kümmern uns im „Forum Flughafen und Region“ gemeinsam sehr aktiv um dieses Thema. Wir werden im Juni ein erstes Maßnahmenpaket vorstellen und dann weitere Schutzmaßnahmen auf den Weg bringen. Die Bürger dieser Region, die in Anflug- oder Abflugschneisen leben, haben einen Anspruch darauf, dass wir alles, was möglich ist, auch tun.

Frankfurt möchte gerne „Grüne Hauptstadt“ werden. Ist der Flughafen da ein Handicap?

Markus Frank: Nein, ganz und gar nicht. Der Flughafen wird ein wichtiger Bestandteil sein in dem Konzept, „Grüne Hauptstadt“ zu werden. Der Flughafen-Betreiber kommt seiner Verantwortung nach und ist größtenteils sogar Innovationsträger und mittlerweile weltweit tätig, weil sich herumgesprochen hat, dass man hier mit den Ressourcen sehr schonend umgeht.

„Der Flughafen ist sozusagen das Kern-Asset der Region.“

Markus Frank

Wenn es um Klimabelastungen geht, dann sind in erster Linie die Emissionen der Flugzeuge und damit die Fluggesellschaften angesprochen. Ich frage Sie mal etwas überspitzt: Wie fühlt man sich denn so als Vertreter der Klimakiller?

Martin Gaebges: Ja, als Klimakiller fühle ich mich ausgesprochen unwohl, und zwar dann, wenn ich zu Propagandazwecken missbraucht werde. Der Luftverkehr hat nicht den Löwenanteil an den klimarelevanten Emissionen. Wenn man die Flüge in Europa komplett einstellen würde, dann würde man weltweit 0,5 % der CO₂-Emissionen sparen. Natürlich sind sich auch die Fluggesellschaften ihrer Mitverantwortung bewusst.

Wir setzen da auf ein sogenanntes Vier-Säulen-Programm. Die erste Säule, das ist der technologische Fortschritt. Dort wird sich noch eine ganze Menge tun, das heißt, das Flugzeug wird weiterentwickelt,

es wird leiser, es wird leichter, es wird umweltfreundlicher einfach auch schon dadurch, dass es weniger verbraucht. Dann setzen wir auf operative Maßnahmen. Im Nahbereich heißt das, dass man anders anfliegt, höher, steiler, dass man bewohntes Gebiet möglichst vermeidet. Dann geht es natürlich auch darum, dass man direktere Strecken fliegt, dass man Umwege vermeidet. Da können wir gemeinsam mit der Politik Lösungen erreichen wie den Single European Sky, also eine neue Luftraumgestaltung, die es ermöglicht, kürzere Strecken zu fliegen und damit weniger zu verbrauchen. Weiter setzen wir auf eine verbesserte Infrastruktur mit den entsprechenden ökologischen Auswirkungen. Wenn der Frankfurter Flughafen ausreichend Kapazität hat, dann kann man im Anflug Warteschleifen vermeiden. Hinzu kommen natürlich auch ökonomische Instrumente wie der Emissionsrechtehandel, wobei man aufpassen muss, dass man durch solche Schritte Europa wettbewerbsmäßig nicht ins Abseits befördert.

Herr Stejskal, betreibt Fraport eine nachhaltige Personalpolitik?

Edgar Stejskal: Es gibt eine „soziale“ Tradition bei der Fraport AG, weil wir aus dem öffentlichen Dienst kommen. Inzwischen bieten wir aber Dienstleistungen an, die durch Liberalisierungsprozesse in der Europäischen Union in den Wettbewerb entlassen worden sind – die Wettbewerbsbedingungen haben sich verschärft. Zu dem Gesamtbild gehört auch, dass viele Beschäftigte bei Fraport harte körperliche Arbeit leisten, die bis zum Rentenalter nicht durchzuhalten ist. Wir müssen uns diesen Herausforderungen stellen und Beschäftigungsstrukturen und Arbeitsverhältnisse schaffen, die einerseits Wettbewerbsfähigkeit gewährleisten, andererseits aber auch dafür sorgen, dass Beschäftigte nicht durch ein „Raster“ fallen.

Es geht ganz konkret um den Schutz der Mitarbeitenden, und wir haben bei Fraport auch in jüngster Zeit vieles erreicht. Um den Ausgleich der unterschiedlichen Interessen wird man immer ringen müssen. Aber wie wir gemeinsam die Folgen der Finanzkrise bewältigen können – letztlich sind wir mit einem blauen Auge davongekommen – zeigt, dass sich das Prinzip der Mitbestimmung und das Bemühen um den Interessenausgleich in gegenseitigem Respekt bei Fraport bewährt haben.

„Der Luftverkehr hat nicht den Löwenanteil an den klimarelevanten Emissionen.“

Martin Gaebges

Stefan Schulte: Ich würde das gerne ergänzen. Wir müssen Effizienz bringen, wir müssen Produktivität bringen, wir müssen besser werden, das ist eine Frage der Wettbewerbsfähigkeit. Aber der Weg dahin muss sozial ausgewogen sein, darum ringen wir. Die Diskussionen mit Beschäftigten und Betriebsräten um den Zukunftsvertrag waren zum Teil sehr, sehr schwierig, aber wir konnten eine Vereinbarung erreichen. Der Zukunftsvertrag sichert die Arbeitsplätze unserer Beschäftigten bis 2018.

Aber noch ein Aspekt ist mir wichtig: Die meisten unserer Beschäftigten und auch die der über 500 Gesellschaften, die am Flughafen ansässig sind, leben in dieser Region. Und sie werden täglich konfrontiert mit Kritik an den Umweltbelastungen des Luftverkehrs und sie erleben sie. Was ich damit sagen will: „Wir vom Flughafen“ sehen schon beide Seiten. Wir sehen die belastenden Aspekte des Flughafens, aber auch die Verantwortung, das Positive, das wir der Region geben. Unter anderem: wirtschaftliche Prosperität.

Herr Stejskal, haben die Beschäftigten eigentlich ein Interesse an Nachhaltigkeit?

Edgar Stejskal: Natürlich kann der Arbeitnehmer, der auf dem Vorfeld Flugzeuge be- und entlädt mit dem Begriff zunächst nichts anfangen. Wenn er damit aber die dauerhafte Sicherheit seines Arbeitsplatzes, ein vernünftiges Einkommen verknüpft, dann schon eher. Oder wenn es um die Arbeitsbedingungen geht, darum, dass wir zum Beispiel fast keine Hörschutzbügel mehr auf dem Vorfeld benötigen, das sind spürbare Errungenschaften.

Herr Flasbarth, lässt sich der Luftverkehr nachhaltig organisieren?

Jochen Flasbarth: Es ist nicht zu bezweifeln, dass der Luftverkehr in den letzten Jahren spezifische Fortschritte gemacht hat, beim Energieverbrauch und bei anderen Themen, auch beim Lärm. Aber wir haben auch noch ein ganzes Stück des Weges vor uns. Wenn wir in Deutschland über 40 % CO₂-Einsparung bis 2020 reden, dann wird dies nur mit substanziellen Beiträgen aller Branchen möglich sein.

Das Gleiche gilt für das Thema Lärm. Lärm ist in Deutschland, ebenso wie in anderen europäischen Staaten, ein unterschätztes Umweltproblem, nicht nur im Luftverkehr. Bei der Lärmreduzierung sind wichtige Schritte unternommen worden. Ich kann nur ermutigen, auf dem Weg weiterzugehen. Frankfurt hat ja frühzeitig mit der Spreizung der Landegebühren den richtigen Weg

beschritten. Wir glauben, dass das weiterentwickelt werden muss. Man kann dadurch Innovationen bei den Flugzeugherstellern und bei den Airlines auslösen.

Noch ein Punkt, der mir am Herzen liegt, ist das Thema Emissionsrechtehandel. Dass wir über eine gewisse Zeit geografisch asymmetrische Verhältnisse haben werden, ist eine Herausforderung, die wir annehmen müssen. Wir werden in Dubai in absehbarer Zeit keinen Emissionsrechtehandel haben. Ich wünsche mir, dass sich die europäische Wirtschaft im Bereich der Cargo-Services die Frage stellt: Welche Emissionen hat der Carrier – und dies bei ihren Entscheidungen berücksichtigt. Ebenso sollte dies die Touristikbranche bedenken, wenn es darum geht, mit welchen Partnern sie zusammenarbeitet.

Solange wir das staatlich gesetzte globale System noch nicht haben, ist hier auch die Kreativität, das Mitmachen anderer Branchen als der, die jetzt hier am Tisch sitzen, gefordert.

Herr Gaebges, halten die Fluggesellschaften einen Nachhaltigkeitswettbewerb der unterschiedlichen Geschwindigkeiten, der unterschiedlichen Belastungen durch?

Martin Gaebges: Die Fluggesellschaften, glaube ich, sind schon sehr aufmerksam in dieser Richtung. Sicherlich haben wir in unserer Debatte eine Vorreiterrolle, nichtsdestotrotz, ich glaube, man muss wirklich alles daransetzen und man kann es auch schaffen, dass man möglichst wettbewerbsneutral neue Entwicklungen wie den Emissionsrechtehandel steuert. Wichtig ist aber auch, dass man hier Instrumente schafft, die nicht dazu dienen, leere Steuereinkassen zu füllen, sondern dass man zum Beispiel mit dem Geld, das aus dem Emissionsrechtehandel generiert wird, wirklich etwas für die Umwelt tut.

Herr Dr. Schulte, Stichwort Intermodalität: Wir haben in Frankfurt eine sehr enge Verknüpfung von Straße, Flughafen, Luftverkehr, Schiene im Fernverkehr und im Nahverkehr. Sind wir hier an einer Grenze angekommen?

Stefan Schulte: Der Frankfurter Flughafen hat ja hier wegweisend sehr früh große Investitionen unternommen in Sachen Intermodalität, also Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Als 1972 das Terminal 1 in Betrieb genommen wurde, wurde gleichzeitig schon der Regionalbahnhof gebaut. Das hat damals zu intensiven Diskussionen, auch im Aufsichtsrat, geführt.

„Lärm ist in Deutschland ebenso wie in anderen europäischen Staaten ein unterschätztes Umweltproblem.“

Jochen Flasbarth

Heute selbstverständlich, damals wegweisend, innovativ. Wir haben später entschieden, für eigenes Geld den Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen auszubauen, und machen uns auch heute dafür stark. Denn wir haben die Verantwortung, dass Kurzstrecken verstärkt auf die Schiene gehen. Wir könnten auch weitergehen: Das Hochgeschwindigkeitsnetz sollte europaweit stärker ausgebaut werden. Das ist sinnvoll. Wenn ich visionär nach vorne sehe, wird Flughafen-Infrastruktur langfristig eine sehr sehr knappe Ressource sein. In der Energiebilanz hat der Luftverkehr seine Vorteile auf langen Distanzen, größer 300 km, darunter sollte man deshalb wirklich auf die Schiene.

Herr Flasbarth, wie wird der Luftverkehr nachhaltiger?

Jochen Flasbarth: Wir müssen die externen Kosten internalisieren. Das bedeutet, dass wir nicht nur den Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften und bei den Airports haben, sondern auch einen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Dieser ist noch nicht fair, weil die Bahn Steuern und Abgaben bezahlen muss, von denen der Luftverkehr nicht erfasst ist. Das müssen wir korrigieren.

Mit welchen Treibstoffen kann ein nachhaltiger Luftverkehr erreicht werden?

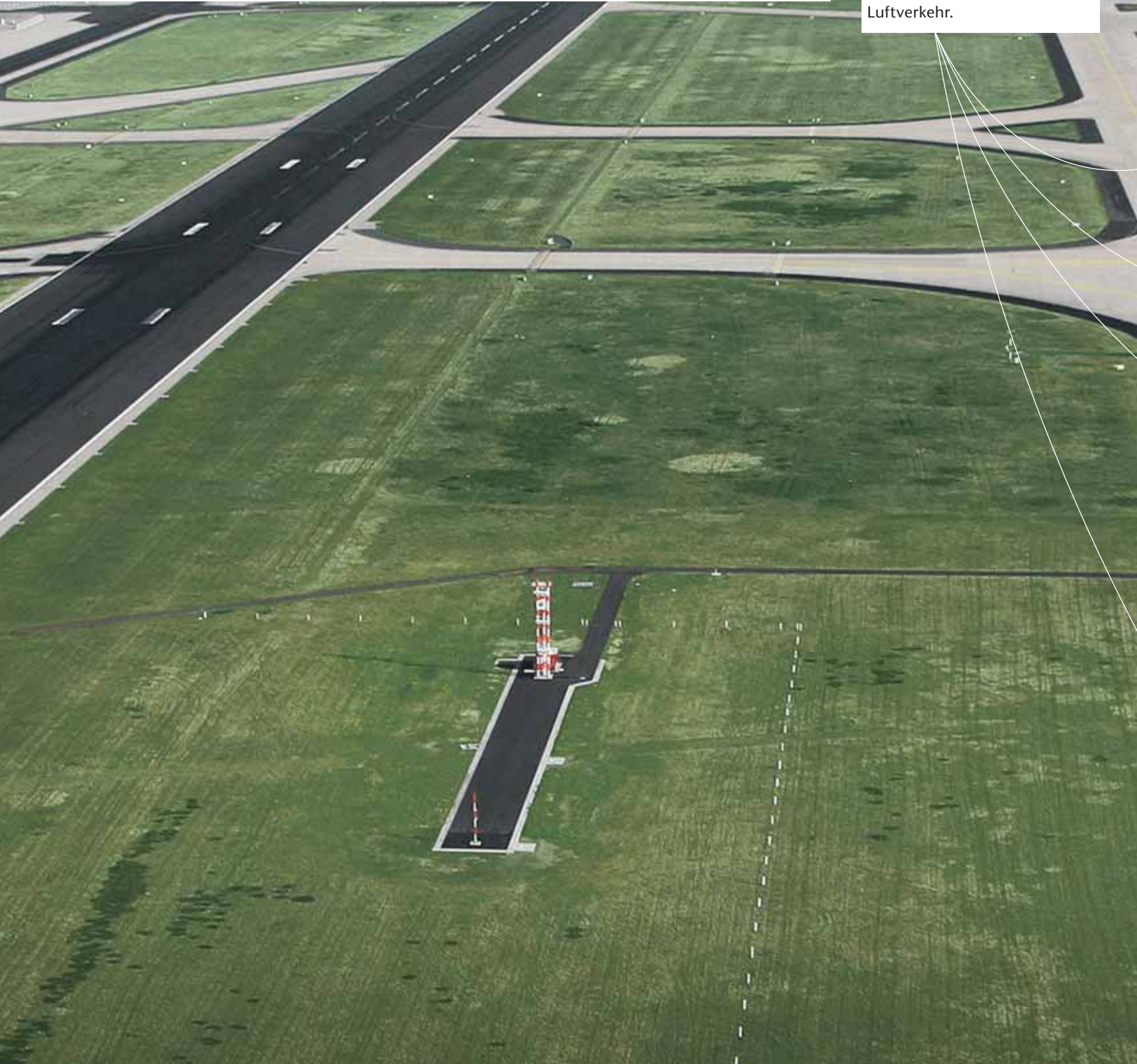
Jochen Flasbarth: Wir arbeiten derzeit an einem Szenario „treibhausgasneutrales Deutschland“ im Jahr 2050. Wollen wir das erreichen, dann stellen sich folgende Fragen: Wie kann das gehen, mit welchen Weichenstellungen? Ich glaube, ein Flughafen-Betrieb kann bis dahin treibhausgasneutral sein. Da wünsche ich mir ein Unternehmen wie Fraport als Partner. Das wird bei den Flügen schwieriger. Wenn wir uns fragen, wie das gehen kann, dann sind wir beim Thema alternative Kraftstoffe. Und da sehen wir den Einsatz von Biofuels eher im Luftverkehr als im Kraftfahrzeugbereich. Insofern besteht auf unserer Seite auch hier großes Interesse an einem zukunftsorientierten Dialog über die Frage, was wir in der Treibstoffinfrastruktur auf den Weg bringen müssen. Hier sehe ich gute Perspektiven für einen nachhaltigen Luftverkehr, aber das wird kein Spaziergang, schon eher Hochleistungssport.

Fliegen ist der Inbegriff von Freiheit, es steht für Weltoffenheit, Internationalität und Prosperität. Es eröffnet aber auch eine Vielzahl von Spannungsfeldern, in denen wir als Flughafen-Betreiber agieren.

Globalisierung

Internationalität und Mobilität nehmen rasant zu – und mit ihnen der weltweite Luftverkehr.

Unsere Herausforderungen



Wettbewerbsfähigkeit

Frankfurt hat einen Hub-Flughafen von internationaler Bedeutung. Wir wollen, dass das so bleibt.

Flughafen-Ausbau

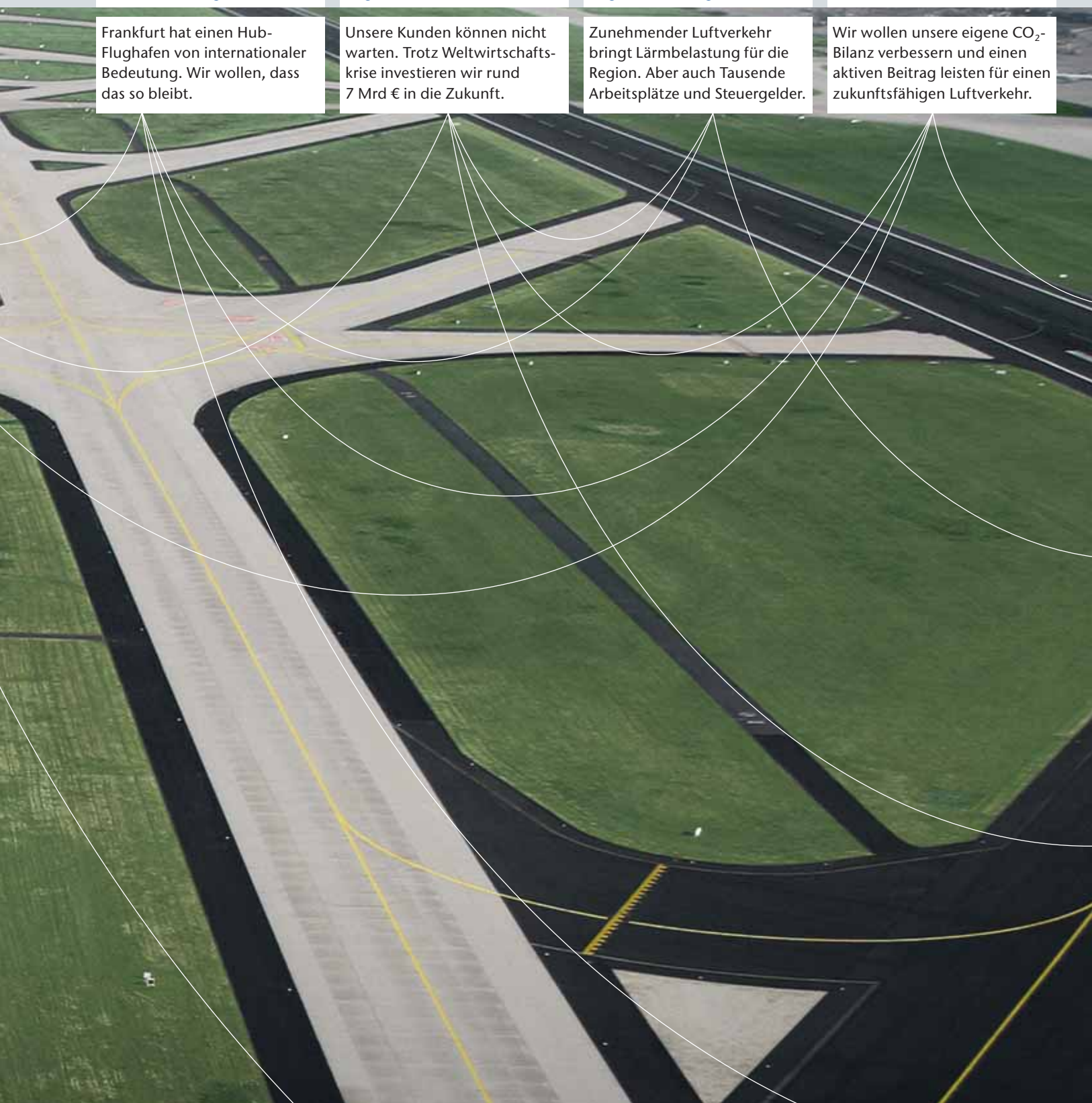
Unsere Kunden können nicht warten. Trotz Weltwirtschaftskrise investieren wir rund 7 Mrd € in die Zukunft.

Flughafen und Region

Zunehmender Luftverkehr bringt Lärmbelastung für die Region. Aber auch Tausende Arbeitsplätze und Steuergelder.

Weltklima

Wir wollen unsere eigene CO₂-Bilanz verbessern und einen aktiven Beitrag leisten für einen zukunftsfähigen Luftverkehr.



Luftverkehr und Nachhaltigkeit – Gegensätze?

Die Globalisierung treibt den Luftverkehr

Die Luftverkehrsindustrie ist und bleibt eine Wachstumsbranche – das ist die Quintessenz aller Prognosen zur mittel- und langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs. 2009 beförderten die Fluggesellschaften weltweit zirka 2,2 Mrd Passagiere und zirka 35 Mio Tonnen Fracht, in den letzten zehn Jahren betrug das durchschnittliche jährliche Wachstum 3,4 % beziehungsweise 2,3 %*.

Strukturell – und teilweise sogar unabhängig von der konjunkturellen Lage – nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der Weltwirtschaft immer mehr zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Damit verändern sich auch die Beschäftigungsbedingungen: Mitarbeitende international agierender Firmen reisen im Rahmen ihrer Tätigkeit in zunehmendem Maße rund um die Welt.

Die Globalisierung prägt heute nicht nur die Wirtschaft, sondern auch weite Teile des gesellschaftlichen Lebens. Forschung und Wissenschaft arbeiten heute überwiegend international, Auslandsaufenthalte und das sogenannte interkulturelle Wissen spielen bei der Lebens- und Karriereplanung eine immer größere Rolle. Freundschaften werden über Kontinente hinweg gepflegt, Musiker gehen auf weltweite Tourneen, hochrangige Sportwettkämpfe sind selbstverständlich international besetzt – die Aufzählung ließe sich endlos fortsetzen. Das Bedürfnis nach Mobilität scheint ungebrochen und wird für immer breitere Bevölkerungskreise auch erschwinglich. Beschleunigt wird dieser Trend durch die dynamische Entwicklung zahlreicher Schwellenländer, in denen derzeit neue Märkte mit ungebrochenem Wachstum entstehen. Hier tragen

der Anstieg des Lebensstandards und die Zunahme der Bevölkerung überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils fehlt wie beispielsweise in Südamerika. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern auch durch die Finanz- und Weltwirtschaftskrise weit weniger oder fast überhaupt nicht beeinträchtigt (zum Beispiel Brasilien).

Die Luftverkehrsindustrie als weltumspannendes Netzwerk aus Fluggesellschaften, Flugsicherungen, Flugzeugherstellern, Flughäfen und anderen Dienstleistern sowie den zuständigen nationalen und internationalen Verbänden und Behörden ist mit dem Prozess der Globalisierung auf das Engste verbunden. Sie ist die zentrale infrastrukturelle Basis für die Internationalisierung und steht somit wie kaum eine andere Branche für den friedlichen Handel und die Kooperation zwischen Völkern und Nationen rund um den Globus.

Wachstumsbremse Wirtschaftskrise?

Die Auswirkungen der globalen Rezession als Folge der Turbulenzen auf den Finanzmärkten haben auch die Luftverkehrswirtschaft in eine Krise gestürzt. Alle Unternehmen der Branche sind hiervon betroffen, allerdings wurde der Standort Frankfurt weniger stark in Mitleidenschaft gezogen als viele andere Airports. So gilt die Erfahrung, nach der die Airlines in Krisenzeiten ihre Verkehre stärker auf die großen Hubs konzentrieren, nach wie vor.

Der vor uns liegende Prozess einer Konsolidierung der Staatshaushalte und die Rückführung der Staatsverschuldung werden Jahre andauern. Es ist damit zu rechnen, dass dies einhergehen wird mit einer Reduzierung der staatlichen Leistungen und/oder einer Erhöhung der Steuerlast. Beides

* Quellen: ICAO News Release, 18 December 2009. IATA Financial Forecast, December 2009.

würde sich dämpfend auf einen zukünftigen Konjunkturaufschwung auswirken. Darüber hinaus scheint es absehbar zu sein, dass die Arbeitslosigkeit in den westlichen Industrienationen in den kommenden Jahren weiter ansteigen wird. Aufgrund der genannten Sachverhalte droht in vielen Ländern ein Rückgang des privaten Konsums, das Reiseverhalten eingeschlossen.

Trotz der Erfahrungen des durch die Krise gekennzeichneten letzten Jahres sprechen jedoch weiterhin alle Anzeichen und die gesamtgesellschaftliche Entwicklung dafür, dass der globale Luftverkehr schon bald wieder auf den langjährigen Wachstumspfad zurückfinden wird. Die Markturbulenzen werden die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs nur unterbrechen beziehungsweise zeitweise belasten.

Es wird prognostiziert, dass das Passagieraufkommen an den Flughäfen weltweit bis zum Jahr 2027 auf zirka 11 Mrd ansteigen wird, das entspricht im Vergleich mit 2009 mehr als einer Verdopplung. In Europa wird bis zum Jahr 2027 mit einem durchschnittlichen Wachstum des Passagieraufkommens von 3,4 % pro Jahr auf 2,9 Mrd Passagiere gerechnet. Die Luftfracht soll bis 2027 weltweit jährlich um 5,1 % zunehmen, in Europa dürfte das Wachstum 4,2 % betragen.

Der Wettbewerb der großen Drehkreuze

Viele Indikatoren sprechen dafür, dass sich auch in Zukunft ein großer Teil des weltweiten Passagier- und Frachtaufkommens auf einige wenige „Mega-Hubs“ konzentrieren wird.* 2009 wurden bis November 56 % des weltweiten Luftfrachtaufkommens an 25 Flughäfen umgeschlagen. Nur fünf dieser Flughäfen liegen in Europa, Frankfurt steht an der Spitze. Dieser Konzentrationsprozess wird sich weiter verschärfen.

Die Gewinner des zunehmenden Wettbewerbs zeichnen sich durch eine günstige geografische Lage, eine hochwertige und leistungsstarke Infrastruktur, ein wirtschaftsstarkes Einzugsgebiet sowie einen Home Carrier aus, der ein führendes Mitglied einer starken Airline-Allianz ist.

Der Flughafen Frankfurt erfüllt diese Anforderungen. Gemessen am Fracht- und Passagieraufkommen und in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Zahl der Umsteigerverbindungen gehört er bereits heute zur kleinen Gruppe der Mega-Hubs. Sein Home Carrier Deutsche Lufthansa führt mit der Star Alliance die größte Airline-Allianz der Welt an.

Das weltweite Passagieraufkommen wird auf zirka 11 Mrd im Jahr 2027 steigen. Ein Plus von 4,2 % pro Jahr. **

Um seine Position als Mega-Hub auch künftig halten zu können, muss der Frankfurter Flughafen seine Infrastruktur laufend anpassen und weiter stärken. Derzeit ist der Standort nicht mehr in der Lage, marktgerecht auf die Wünsche der Fluggesellschaften zu reagieren.

Flughafen-Ausbau: bedarfsgerecht und nachhaltig

Der Ausbau der Kapazitäten des Frankfurter Flughafens ist deshalb ein zentrales Zukunftsprojekt für unser Unternehmen. Kernstück der Investitionstätigkeit ist der Bau einer neuen Landebahn im Nordwesten des bestehenden Flughafen-Geländes, die zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb gehen soll. Bei der Realisierung dieses Projekts werden ökologische Aspekte umfassend berücksichtigt. Den Bau des geplanten Terminals 3, das höchsten Anforderungen an Energieeffizienz genügen soll, haben wir als Konsequenz aus der Finanzkrise um zwei bis drei Jahre nach hinten verschoben.

Die Alternative zu einem Ausbau würde nicht Stagnation bedeuten, sondern der Flughafen Frankfurt würde mit großer Wahrscheinlichkeit kleiner werden. Sein Passagieraufkommen ist in hohem Maße mit der Drehkreuzfunktion verknüpft, viele Passagiere steigen in Frankfurt „nur“ um. Könnten die großen Airlines ihre Umsteigerverkehre aufgrund von Wachstumsbeschränkungen nicht mehr über Frankfurt führen, könnte sich eine Abwärtsspirale in Gang setzen. Für eine Konzentration auf Passagiere und Fracht, deren Herkunft oder Ziel das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens ist, reicht das entsprechende „originäre“ Aufkommen in Frankfurt nicht aus. Die in Frankfurt abgezogenen Verkehre fänden an anderen Orten statt. Massiv negativ betroffen wären die Wirtschaftsregion und die Beschäftigten.

Wirtschaftsmotor Flughafen

Der Flughafen Frankfurt ist Deutschlands wichtigste Drehscheibe im Personen- und Frachtverkehr und einer der bedeutendsten Flughäfen der Welt.

* Boston Consulting Group, „Dawn of a new Era“, München, 2004.
** Quelle: ACI Global Traffic Forecast 2008 – 2027, Edition 2009.

Mit rund 71.000 Beschäftigten ist er die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Untersuchungen gehen davon aus, dass jeder Arbeitsplatz nochmals mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze im Umland generiert. Durch seinen Ausbau wird die Zahl der direkt am Flughafen Beschäftigten voraussichtlich auf rund 95.000 ansteigen. In der Rhein-Main-Region und darüber hinaus dürften zusätzlich rund 75.000 indirekt mit dem Airport zusammenhängende Arbeitsplätze geschaffen werden. Bereits in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten hat sich die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen verdoppelt, allein in den vergangenen zehn Jahren kamen 10.000 hinzu.

Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat.

Alleine die Fraport AG erteilte im Jahr 2009 Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von 1,14 Mrd €, der größte Teil davon fließt an Auftragnehmer in der Region. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafen-Unternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei.

Der Flughafen ist auch für die gesamte Bundesrepublik wichtig, weil die deutsche Volkswirtschaft vor allem vom Export abhängig ist. Viele Unternehmen sind auf kurze Lieferzeiten und einen schnellen Güterumschlag angewiesen, um auf weltweiten Bezugs- und Absatzmärkten erfolgreich agieren zu können. Der Luftverkehr ist hierfür eine notwendige Voraussetzung. Der Flughafen Frankfurt spielt dabei mit 72 % Anteil am interkontinentalen Frachtaufkommen und 66 % bei den entsprechenden Passagierzahlen für Deutschland eine maßgebliche Rolle.

Der Klimawandel ist an die Spitze der Agenda von Gesellschaft und Politik gerückt. Der Wille, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, nimmt zu, ist aber der Tragweite des Problems bei Weitem noch nicht angemessen.

Lärmbelastung in der Region

Zugegeben: Ein kleinerer Flughafen würde „leiser“ werden und die angrenzenden Gemeinden vom Lärm entlasten. Aus den genannten Gründen ist das „kleiner werden“ jedoch keine Option. Die Fraport AG kann den Fluglärm nicht direkt beeinflussen, dies ist Aufgabe der Flugzeughersteller und Fluggesellschaften. Aber mit den Maßnahmen des passiven und aktiven Schallschutzes tragen wir dazu bei, das Ausmaß der Beeinträchtigung durch Fluglärm zu begrenzen. Zudem wird mit dem „Forum Flughafen und Region“, an dem wir uns maßgeblich beteiligen, ein Dialog mit dem Umland aufrechterhalten, der einen Interessenausgleich anstrebt. Denn letztlich ist der Konflikt zwischen den unmittelbar vom Fluglärm Betroffenen und den vielen, die vom Flughafen in seiner Rolle als Arbeitgeber, Steuerzahler, Auftraggeber und „Tor zur Welt“ profitieren, durch uns als Flughafen-Betreiber allein nicht aufzulösen. In die Debatte über einen bestmöglichen Ausgleich der divergierenden Interessen müssen nach Möglichkeit alle in diesem Spannungsfeld relevanten gesellschaftlichen Gruppen einbezogen werden.

Jahrhundertthema Klimawandel

Der „gesellschaftliche Klimawandel“ ist bereits in vollem Gange, „grünes“ Denken gehört heute zum gesellschaftlichen Konsens und setzt ganze Industrien unter Druck. Nicht nur die Automobilindustrie, auch die Luftfahrt steht vor der Aufgabe, Lösungen weiterzuentwickeln, mit denen fossile Treibstoffe ersetzbar, Ressourcen geschont und weitere Belastungen vermieden werden.

Weltweit betrachtet ist die Luftfahrt nach Angaben des Weltklimarats IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) für rund 2 % des CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Der Anteil des Luftverkehrs an den anthropogenen Klimawirkungen, zu denen beispielsweise auch die Effekte durch Zirruswolkenbildung und NO_x-Emissionen gehören, dürfte höher liegen. Seine Quantifizierung und Bewertung wird jedoch in der wissenschaftlichen Literatur kontrovers diskutiert. Lee et al. kommen beispielsweise zu der Einschätzung, dass der Luftverkehr rund 5 % zu den vom Menschen verursachten Veränderungen des Klimas beiträgt.* Flughäfen scheinen auf den ersten Blick Energiezentren und CO₂-Hotspots zu sein, tatsächlich sind ihre Emissionen, verglichen mit denen des Luftverkehrs, jedoch gering.

* Bezugsjahr 2005. Quelle: Lee, David S. et al. 2009: Aviation and global climate change in the 21st century, Atmospheric Environment, doi: 10.1016/j.atmosenv.2009.04.024.

Für uns stellen sich vor diesem Hintergrund zwei Herausforderungen: Zum einen müssen wir an unserer eigenen „CO₂-Bilanz“ arbeiten, das heißt, wir werden unsere Aktivitäten zum Schutz der Umwelt und des Klimas kontinuierlich verbessern. Das allein ist jedoch der Tragweite des Problems nicht angemessen. Als Teil der Luftverkehrsbranche möchten wir den Entwicklungsprozess hin zu einem nachhaltigen Luftverkehr unterstützen und darin eine aktive Rolle einnehmen.

Die Zukunft gemeinsam gestalten

Um die Zukunftsfähigkeit der gesamten Luftverkehrsindustrie zu erhalten, ist es nötig, dass sich alle Akteure zu ihrer Verantwortung bekennen und gemeinsam zur Verbesserung der ökologischen Bilanz unserer Branche beitragen. Flugzeughersteller, Fluggesellschaften, Flugsicherungen, Flughäfen, Politik und Aufsichtsbehörden stehen gleichermaßen in der Pflicht. Nur wenn es uns gelingt, das System Luftverkehr ganzheitlich klima- und umweltverträglich zu gestalten, kann die Branche den Anforderungen von Passagieren, Investoren, Politik und Öffentlichkeit gerecht werden und ihren Beitrag zur regionalen und globalen wirtschaftlichen Entwicklung leisten.

Arbeitgeber im Wettbewerb

Die Fraport AG legt Wert darauf, ein besonders sozialer Arbeitgeber zu sein. Arbeitsplatzsicherheit, eine starke Arbeitnehmervertretung, zahlreiche Sozialleistungen und eine hohe Tarifbindung zeichnen unser Unternehmen aus.

Für uns gehört es heute zu den Herausforderungen, diese hohen Standards auch in Zukunft zu halten. Zu meistern sind dazu vor allem der zunehmende Kostendruck und die Folgen des demografischen Wandels.

Zu dem Anstieg des Kostendrucks tragen gleich mehrere Entwicklungen bei. Dazu gehören grundsätzlich die Konkurrenz der Flughafen-Drehkreuze und der harte Wettbewerb der Airlines untereinander. Letzterer wird unter anderem befeuert durch rezessive Phasen, die volatile Ölpreisentwicklung und in Zukunft möglicherweise durch die Kosten im Zusammenhang mit dem europäischen Emissionshandel. Weiterhin müssen auch wir unsere Preise der Öffnung von Märkten anpassen, in denen der Wettbewerb und damit der Kostendruck zugenommen haben. Dies betraf in jüngster Zeit vor allem die Bodenverkehrsdienste und die Sicherheitsdienstleistungen.



Der demografische Wandel verschärft den Wettbewerb um qualifizierte, motivierte und leistungsfähige Beschäftigte. Aus- und Weiterbildung, leistungsgerechte Bezahlung und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf werden zu „Schlüsselqualifikationen“ für gute, erfolgreiche Arbeitgeber. Gleichzeitig wird die Belegschaft älter. Derzeit liegt das Durchschnittsalter in der Fraport AG über dem des Landes Hessen. Das erfordert höhere Investitionen in Bereiche wie Wissens- und Gesundheitsmanagement. Damit sichern wir einerseits dauerhaft die Mitarbeitermotivation und -leistung, andererseits werden wir so unserer Verantwortung für unsere Beschäftigten gerecht.

Die künftige Landebahn Nordwest wird über zwei Brücken mit dem jetzigen Flughafen-Gelände verbunden sein.

Fazit:

Die Forderung von Kunden (Kostensenkung), Shareholdern (Rendite), Arbeitnehmervertretern (Sozialleistungen) und Gesellschaft (Umweltschutz und soziales Engagement) auszubalancieren, und unseren Flughafen nicht nur handlungsfähig zu erhalten, sondern mit unseren Beschäftigten zu exzellenter Qualität zu führen, das sind unsere Herausforderungen.

Zukunftsfähig sind wir nur dann, wenn es uns gelingt, als fairer Arbeitgeber attraktiv zu sein im Wettbewerb um qualifizierte, motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Unternehmen mit ihrem täglichen Engagement auch in schwierigen Phasen unterstützen. Unser Flughafen ist ein hochkomplexes System, das nur dann erfolgreich funktionieren kann, wenn alle Systempartner gemeinsam verantwortungsvoll die Zukunft gestalten.

Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit sind die gleichrangigen Unternehmensziele des Fraport-Konzerns.

Unsere Antworten

Verantwortung für morgen

Dieser Gedanke ist die Präambel unseres Nachhaltigkeitsverständnisses. Wir gestalten unsere Zukunft verantwortungsvoll und sichern so unsere Geschäftsfähigkeit.



Agenda 2015

Die wichtigsten Ziele:

- _ Investitionen realisieren
- _ Wirtschaftlichkeit verbessern
- _ Wachstumschancen nutzen
- _ Kundenzufriedenheit steigern
- _ Nachhaltigkeit sichern

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie

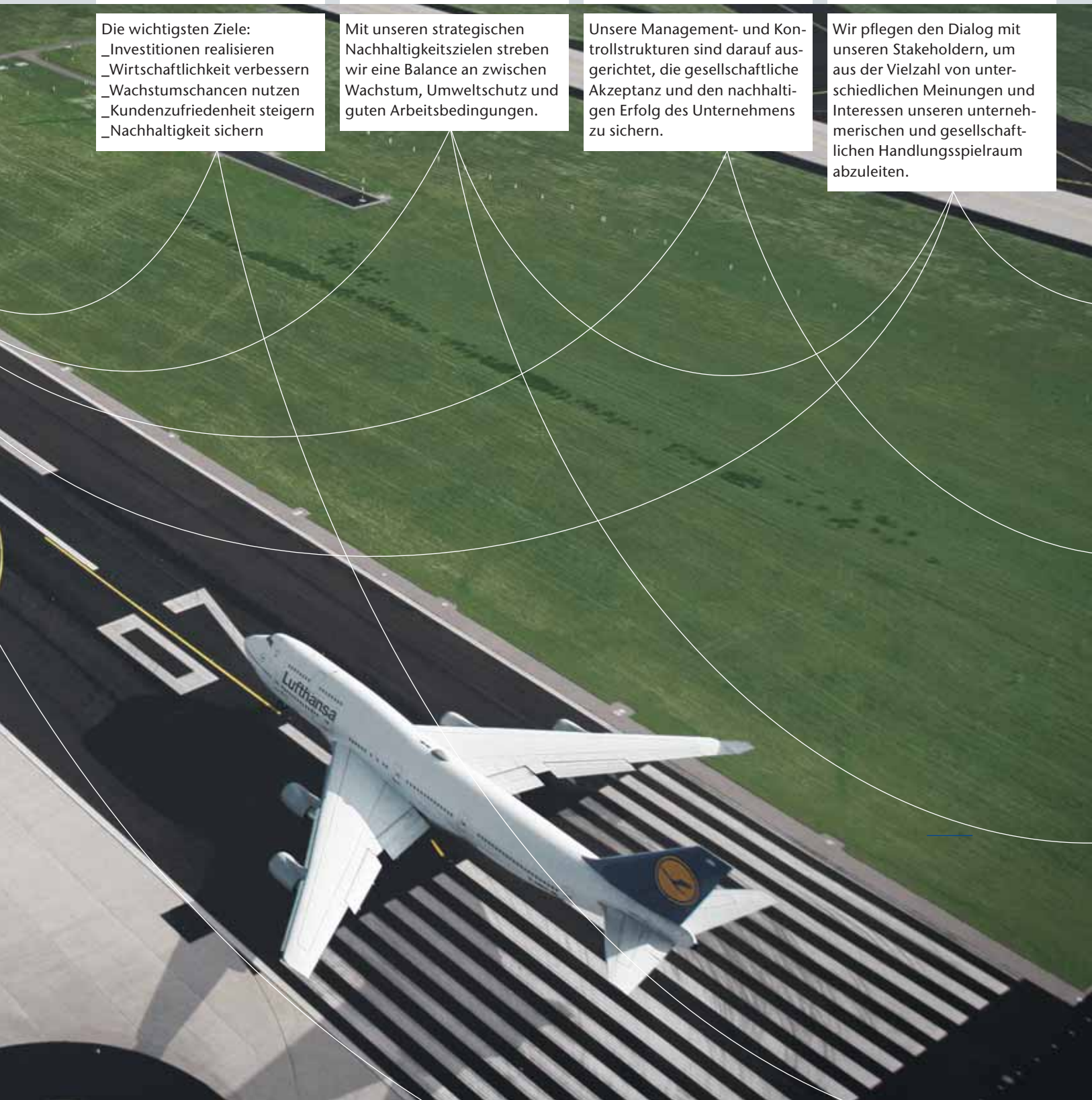
Mit unseren strategischen Nachhaltigkeitszielen streben wir eine Balance an zwischen Wachstum, Umweltschutz und guten Arbeitsbedingungen.

Gute Unternehmensführung

Unsere Management- und Kontrollstrukturen sind darauf ausgerichtet, die gesellschaftliche Akzeptanz und den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu sichern.

Partnerschaftlicher Dialog

Wir pflegen den Dialog mit unseren Stakeholdern, um aus der Vielzahl von unterschiedlichen Meinungen und Interessen unseren unternehmerischen und gesellschaftlichen Handlungsspielraum abzuleiten.



Verantwortung für morgen

Agenda 2015: Nachhaltigkeit als Handlungsschwerpunkt

Auf Basis der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernstrategie und der Konzernvision hat der seit 1. September 2009 neu geordnete Vorstand der Fraport AG die Agenda 2015 zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen des Unternehmens entwickelt. Sie beinhaltet fünf Säulen:

Investitionen realisieren!

Von 2007 bis 2015 werden wir rund 7 Mrd € in die Modernisierung und den Ausbau des Standorts Frankfurt investieren. Der Schwerpunkt des Investitionsprogramms liegt dabei auf der Realisierung der neuen Landebahn, deren Genehmigung auch durch die jüngsten Gerichtsurteile nochmals bestätigt wurde. Daneben werden weitere wesentliche Investitionsprojekte zum Ausbau der Terminalkapazitäten, zur baulichen Anpassung von Positionen für neue Großraumflugzeuge sowie zur Modernisierung der bestehenden Terminals und der luftseitigen Anlagen vorangetrieben.

Wirtschaftlichkeit verbessern!

Ein Investitionsvolumen von 1 Mrd € erhöht allein

die damit verbundenen Abschreibungen und Zinsen in jedem Folgejahr um etwa 100 Mio €. Daher müssen wir kurzfristig unsere Wirtschaftlichkeit über die Erlös- und Kostenseite verbessern, um das heutige Ergebnissniveau halten beziehungsweise mittelfristig anheben zu können.

Wachstumschancen nutzen!

Neben dem Ausbau der Kapazitäten in Frankfurt, die wir rasch und werthaltig auslasten wollen, sehen wir in Zukunft drei wesentliche Wachstumsmotoren für den Konzern. An erster Stelle steht das Retail-Geschäft am Frankfurter Flughafen, das trotz Wirtschaftskrise auf Wachstumskurs bleibt. Daneben bieten sich im Bereich des externen Geschäfts Chancen, Fraport-Know-how, das heute bereits auf vier Kontinenten zum Einsatz kommt, vor allem über Flughafen-Beteiligungen und Management-Verträge weiter zu vermarkten. Schließlich streben wir an, im Rahmen des Wandels von Hub-Flughäfen zu Airport Citys bei ausgewählten Projekten stärker an der Wertschöpfung der Immobilienentwicklung teilzuhaben.

Kundenzufriedenheit steigern!

Um unserem Rang als Mega-Hub und einer der führenden europäischen Flughäfen gerecht zu werden, verbessern wir die Qualität von Infrastruktur und Dienstleistungen für Fluggesellschaften, Passagiere, Mieter und andere Flughafen-Nutzer kontinuierlich. Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit wird dabei über regelmäßige Befragungen bei den wichtigsten Kundengruppen gemessen. Den positiven Trend der vergangenen Jahre wollen wir auch in Zukunft fortsetzen.

Nachhaltigkeit sichern!

Nachhaltigkeit ist für uns ein zentrales Zukunftsthema und hat für die Entwicklung des Konzerns hohe Priorität. Im Jahr 2008 haben wir eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie formuliert, die wir kontinuierlich weiter entwickeln werden.

Neukonzeption Flugsteig B



Unsere Nachhaltigkeitsstrategie

Wie in unserer Vision formuliert, wollen wir nachhaltig Wert schaffen, das heißt, durch tragfähigen wirtschaftlichen Erfolg die Chancen künftiger Generationen sichern und mehren und die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten. Dabei sind wir uns unserer besonderen gesellschaftlichen Verantwortung als Flughafen-Betreiber bewusst und verstehen Nachhaltigkeit als die schöpferische Verknüpfung ökonomischer, ökologischer und sozialer Ziele mit unseren langfristigen Unternehmensinteressen. Unsere Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt endet nicht an den Grenzen des Flughafens. Wir verstehen uns an allen unseren Konzernstandorten als guter Nachbar, sind aktiv für die Regionen und betrachten nachhaltiges Handeln als wertsteigernden Faktor.

Was wir in den nächsten zehn Jahren tun wollen

Unsere strategischen Nachhaltigkeitsziele bis 2020 bilden den Rahmen für unser mittelfristiges Handeln. Den Erfolg unserer nachhaltigen Entwicklung werden wir daran messen.

Wertorientierte Führung

- _Wir realisieren profitables Wachstum als Basis für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens.
- _Wir steigern nach Fertigstellung der Ausbauinvestitionen den Wertbeitrag unseres Unternehmens kontinuierlich.
- _Wir glauben, dass Wertschöpfung und wertebasierte Compliance einander ergänzen müssen.
- _Wir setzen unser WerteManagement-System konsequent im Konzern um.
- _Wir passen unser existierendes Compliance-System im gesamten Konzern konsequent an veränderte Rahmenbedingungen an.

Umwelt- und Klimaschutz

- _Wir wollen die CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30 % reduzieren.
- _Wir wollen unsere Ausbauprojekte CO₂-neutral realisieren.
- _Wir realisieren das Terminal 3 als „Öko“-Terminal und streben die Nutzung innovativer Energiequellen (zum Beispiel Geothermie) an.
- _Wir fördern das Umweltmanagement an allen Standorten.

Soziale Verantwortung und gesellschaftliches Engagement

- _Der Ausbau schafft am Flughafen Frankfurt rund 25.000 zusätzliche Arbeitsplätze, insgesamt bringt die Erweiterung nach den Berechnungen

Zentralbereich Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance

Mit der Schaffung des Zentralbereichs „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ zum 1. Januar 2010 hat die Fraport AG ihre Bemühungen zum Thema Nachhaltigkeit deutlich intensiviert. Die neue Organisationseinheit berichtet direkt an den Vorstand und wird Nachhaltigkeit in all ihren Facetten strategisch entwickeln und deren Verankerung im Fraport-Konzern weiter vorantreiben. Das neue Team wird die operativen Bereiche dabei unterstützen, die Nachhaltigkeitsziele in ihren Geschäften umzusetzen. Der Bereich stellt zudem sicher, dass das Verständnis für Compliance und die Überwachung einer rechtskonformen Geschäftstätigkeit gestärkt wird.

- von Gutachtern rund 100.000 Arbeitsplätze.
- _Wir streben an, dauerhaft über Bedarf auszubilden.
- _Wir wollen unsere Gesundheitsquote steigern.
- _Wir wollen die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich reduzieren.
- _Wir führen unser gesellschaftliches Engagement weiter fort.

Die Konzernvision

Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der Leistungstärkste der Branche. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent.

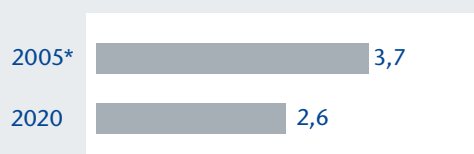
Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein.

Sicherheit ist unser oberstes Gebot.

So schaffen wir nachhaltig Wert im Interesse unserer Anteilseigner, unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.

30 % geringere CO₂-Emissionen bis 2020

CO₂-Emission (kg) pro Verkehrseinheit



*ACA verifiziert

Nachhaltigkeit: unsere Handlungsrichtlinie für die Zukunft

Nachhaltigkeit heißt für uns Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir als fortwährenden Prozess. Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nicht-wirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert werden kann.

Wir sind uns bewusst, dass unsere Unternehmensführung unweigerlich zu Zielkonflikten sowohl innerhalb unseres Hauses als auch zwischen uns und unseren Anspruchsgruppen führt. Unsere „Licence to operate“ und unsere „Licence to grow“ können wir langfristig nur sichern, wenn wir bei

Effektivität: „Das Richtige tun.“

Effektivität ist der Dreh- und Angelpunkt der nachhaltigen Entwicklung unseres Unternehmens. Nur wenn wir aus Sicht der Kunden die für ihre Bedürfnisse richtige Infrastruktur und passende Services in der gewünschten Qualität zu einem konkurrenzfähigen Preis anbieten, können wir uns als Unternehmen am Markt und in der Gesellschaft behaupten und entwickeln. Man könnte sagen, je besser wir unser Geschäft führen, desto größer ist unsere Handlungsfähigkeit auch hinsichtlich anderer Erfolgsfaktoren.



Seite 38
Kunden



Seite 46
Eigentümer



Seite 52
Beschäftigte

Effizienz: „Etwas richtig tun.“

Um langfristig im Markt bestehen zu können, müssen wir unsere Leistung mit dem optimalen Verhältnis von Aufwand und Ertrag erbringen. Dieses Streben nach Effizienz ist zentrale Aufgabe jedes Unternehmens und schafft den notwendigen finanziellen Handlungsspielraum für die Weiterentwicklung.

Ressourcen: „Mit dem, was wir haben, richtig umgehen.“

Nur wenn wir wirtschaftlich erfolgreich sind, können wir uns die benötigten Ressourcen in ausreichendem Maße und notwendiger Qualität sichern und erhalten. Die drei wichtigsten Ressourcen sind:

- _Finanzkapital,
- _Beschäftigte,
- _natürliche Ressourcen.

Mit einem verantwortungsbewussten Management unserer Ressourcen – das meint Auswahl, Einsatz und gute Behandlung – legen wir den Grundstein für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Finanzkapital

Unsere Aktionäre müssen für ihr Investment risikogerecht entlohnt werden, ebenso die Fremdkapitalgeber. Dies setzt nicht nur ausreichende Erträge, sondern auch eine wertorientierte Steuerung voraus. Wertorientierung ist eine unabdingbare Voraussetzung, um das notwendige Finanzkapital im Wettbewerb zu erhalten.

Beschäftigte

Die wichtigste und wertvollste Ressource unseres Unternehmens sind unsere Beschäftigten. Sie stellen Fraport ihre Arbeitskraft, ihre Zeit, ihre Motivation und ihr Wissen zur Verfügung. Damit uns diese zentrale Ressource erhalten bleibt, muss ein Gleichgewicht zwischen Leistung und Gegenleistung gehalten werden. Dazu gehören die Vergütung und soziale Leistungen ebenso wie Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz, Möglichkeiten zur Aus- und Weiterbildung, aber auch Aspekte wie die Zukunftssicherheit des Arbeitsplatzes oder die Identifikation mit dem Unternehmen.

der Lösung dieser Zielkonflikte das richtige Maß zwischen den für das Unternehmen und die Gesellschaft relevanten Faktoren finden. Dazu gehören: **Effektivität, Effizienz, Ressourcen, Solidarität, Belastungen und Gerechtigkeit**. Ein hohes Maß an Effektivität und Effizienz ist in einer globalen, wettbewerbsorientierten Welt zwingende Voraussetzung für die Existenzsicherung eines Unternehmens und seiner Arbeitsplätze. Mittel- und langfristig sind wir jedoch nur dann erfolgreich, wenn wir auch die anderen vier Faktoren angemessen berücksichtigen. Die Maximierung eines einzelnen Erfolgsfaktors auf Kosten anderer würde langfristig unsere Handlungsfähigkeit und damit unseren Erfolg gefährden.



Seite 62
Umwelt und Region

Seite 76
Gesellschaft

Solidarität: „Bei dem, was wir tun, das Ganze im Auge behalten.“

Unser Wirtschafts- und Gesellschaftssystem funktioniert nur, wenn alle Beteiligten ein Mindestmaß an Solidarität walten lassen. Solidarität bedingt die Anerkennung der Würde des Menschen als das höchste Gut. Sie umfasst die Verpflichtung und Verantwortung für das Ganze, für das Unternehmen, die Gesellschaft und die Umwelt. Sie bedingt, dass Einzelinteressen im Sinne des Gemeinwohls gebündelt werden. Sie erfordert gegenseitige Rücksichtnahme und die Suche nach Ausgleich.

Solidarität zeigt sich immer in der Beziehung zu Anspruchsgruppen. Sie ist keine Einbahnstraße, sondern das Unternehmen selbst kann auch Objekt von Solidarität sein. Letzteres zeigt sich beispielsweise in der Bereitschaft von Beschäftigten zu Lohnverzicht zwecks Sicherung eines Standorts.

Natürliche Ressourcen

Unser Unternehmen benötigt regenerative und nicht-regenerative natürliche Rohstoffe. Diese Ressourcen müssen wir verantwortungsbewusst und sparsam nutzen, da ein großer Teil des Rohstoffverbrauchs irreversibel ist. Darüber hinaus beanspruchen wir Naturflächen, zum Beispiel jene, auf der wir die neue Landebahn bauen. Wir sind uns der Verantwortung, die jeder Eingriff in die Natur mit sich bringt, bewusst und werden im Rahmen einer sorgfältigen Planung möglichst schonend vorgehen und angemessenen Ausgleich schaffen.

Gerechtigkeit: „Bei dem, was wir tun, anständig und fair sein.“

Gerechtigkeit bedeutet für uns, dass wir uns in allen Entscheidungen und allem Handeln an das geltende Recht und unsere eigenen Werte halten, jedem sein Recht gewähren und alle Beteiligten gleich behandeln. Wir wollen an allen Unternehmensstandorten Gerechtigkeit fördern und aktiv durchsetzen.

Belastungen: „Mit dem, was wir tun, die Welt möglichst wenig belasten.“

In dem Maße, in dem es uns gelingt, unser Umfeld vor Belastungen zu bewahren, können wir auch auf steigende Akzeptanz uns gegenüber zählen. Dieses Verständnis ist vor dem Hintergrund des Flughafen-Ausbaus von besonderer Bedeutung.

Gute Unternehmensführung

Der Begriff Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Der Aufsichtsrat hat für die Fraport AG eigene Corporate Governance-Grundsätze verabschiedet. Dieser Fraport Corporate Governance-Kodex ist eng an den Deutschen Corporate Governance-Kodex angelehnt. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung, zu denen sich die Fraport AG verpflichtet hat. Weiter verdeutlicht dieser Corporate Governance-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die der Fraport AG das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport Corporate Governance-Kodex wird jährlich überarbeitet (zuletzt am 14. Dezember 2009) und kann auf der Internetseite des Unternehmens unter www.fraport.de/cms/investor_relations/rubrik/2/2890.corporate_governance.htm abgerufen werden.

Entsprechend deutschem Recht ist für Fraport ein duales Führungssystem vorgegeben:

Der Vorstand leitet das Unternehmen mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung in eigener Ver-

antwortung und im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre Umsetzung. Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Darüber hinaus sorgt der Vorstand für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen.

Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Anteilseigner werden im Rahmen der Hauptversammlung durch die Aktionäre, die der Arbeitnehmer entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes durch die Arbeitnehmer gewählt. Die Wahlperiode beträgt fünf Jahre.

Nachhaltigkeit ist im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gelhaltsrelevant

Im Dezember 2009 hat der Aufsichtsrat eine neue, ab 1. Januar 2010 geltende Vergütung für die amtierenden Vorstandsmitglieder beschlossen. Sie entspricht den Vorgaben aus dem neuen Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG), das im August 2009 in Kraft

Gremien und Verantwortlichkeiten



getreten ist. Die neue Vergütungsstruktur ist mit mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und einer Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche Entwicklungen langfristiger angelegt und orientiert sich insofern stärker als bisher an der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Teile der Vergütung sind gekoppelt an längerfristige Kriterien der Mitarbeiterzufriedenheit, der Mitarbeiterentwicklung und der Kundenorientierung. Parameter sind hier Mitarbeiter- und Kundenbefragungen wie auch die künftige Entwicklung der Arbeitsplätze.

WerteManagement

Aufbauend auf der Einsicht, dass weder das Strafrecht noch ein dichtes Kontrollsystem alleine illegale und unmoralische Handlungsweisen verhindern können, ist ein WerteManagement-System die Basis unseres Handelns. Es definiert unsere moralischen Standards. Ziele sind die strikte Rechtstreue der Beschäftigten, ein integrierter Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sowie die Loyalität gegenüber den Unternehmensinteressen. Handlungsmaxime ist der Verhaltensstandard der Fraport AG, der für alle Beschäftigten bindend und seit 2005 Bestandteil arbeitsvertraglicher Vereinbarungen ist. Fraport erwartet die Einhaltung dieser moralischen Standards sowohl von den eigenen Führungskräften und Mitarbeitenden als auch von seinen Geschäftspartnern.

Zur Implementierung von präventiven Antikorruptionsmaßnahmen hat die Fraport AG im vergangenen Jahr als zusätzlichen Informationskanal ein elektronisches Hinweisgebersystem eingeführt. Es ergänzt die bereits seit mehreren Jahren bestehende Funktion des internen Ombudsmanns. Über das onlinebasierte Whistleblowing-System können Beschäftigte ebenso wie Kunden und Geschäftspartner auf Fehlverhalten hinweisen. Dazu gehören Fälle von Korruption, Diebstahl, Sachbeschädigung, Vandalismus, Betrug, Ausweismissbrauch, Missachtung von Arbeitsschutzvorschriften und Verstöße gegen den Verhaltensstandard. Bei persönlichen Konfliktsituationen wie beispielsweise Ausländerfeindlichkeit, Rechtsradikalismus, Mobbing oder Diskriminierung besteht die Möglichkeit, sich zudem anonym an den Ombudsmann zu wenden.

Das elektronische Hinweisgebersystem steht grundsätzlich auch Externen offen. Im Rahmen der Geschäftsprozesse um die Vergaben von Aufträgen werden die Bewerber ausdrücklich auf das System hingewiesen. Im Oktober 2009 wurde es an den bulgarischen Standorten des Fraport-Konzerns eingeführt, ab 2010 ist die Implementierung in weiteren Beteiligungen geplant.

Die Bedeutung unseres Unternehmens hängt auch davon ab, wie wir unsere Werte leben.

Chancen und Risiken abwägen

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements.

Aus dieser Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitische Grundsätze ab:

- _Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt und muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.
- _Das Risikomanagement wird in die laufenden Geschäftsprozesse integriert.
- _Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.
- _Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.
- _Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.
- _Alle Beschäftigten der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.



Corporate Compliance noch stärker verankert

Das Thema Compliance – also die Gesamtheit aller Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung von gesetzlichen Bestimmungen und internen Regelungen im Konzern – hat in den letzten Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Der Luftverkehr bewegt sich von jeher in einem stark regulierten Umfeld. Bereits heute sind wir als Flughafen-Betreiber verpflichtet, vielfältige nationale und internationale Vorschriften einzuhalten. Um den immer komplexer werdenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen im Arbeitsalltag Rechnung zu tragen, haben wir unser Corporate Compliance-Management weiterentwickelt. Seit dem 1. Januar 2010 ist der Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ zuständig für die Einrichtung und methodische Weiterentwicklung des Compliance Management-Systems. Mit diesem organisatorischen Schritt stärken wir gleichzeitig die systematische Identifikation und wirksame Steuerung von Compliance-Risiken.

Für das im Jahr 2008 etablierte Compliance Board übernimmt der neue Bereich Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance die geschäftsmäßige Leitung und berichtet hierbei an den Vorstandsvorsitzenden. Um das nachhaltige Wirtschaften fest in der Organisation zu verankern, haben wir 2008 zudem das Sustainability Board eingerichtet.

Im partnerschaftlichen Dialog bleiben

Zu unserem Flughafen existieren mehr verschiedene Meinungen, als es Flugziele gibt. Von Begeisterung bis zur erbitterten Gegnerschaft reichen die Einstellungen. Die heterogene Struktur unserer Stakeholder und ihrer Ansprüche erfordert einen komplexen Prozess des Stakeholder-Managements und eine Vielzahl an Instrumenten, um den partnerschaftlichen Dialog in Gang zu halten.

Ihre Interessen verfolgt Fraport außerdem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Airports Council International (ACI) Europe und World. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Über die Einbindung der Fachverbände in die Gesetzgebungsverfahren bringt Fraport ihre fachliche Kompetenz in die politische Willensbildung ein. Das Unternehmen leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.

Stakeholder-Management 2009

Stakeholder	Zentrale Themen des Dialogs	Form des Dialogs
Finanz-/Kapitalmarkt	Geschäftsentwicklung Zukunftsperspektiven Investitionen Finanzierungsbedarf	Analysten-/Investorenkonferenzen; Telefonkonferenzen und Live-Audio-Webcasts zur Quartalsberichterstattung; One on Ones auf Roadshows und Konferenzen; Banker's Day, Geschäftsbericht, Quartalsberichte, Visual Fact Book; Internet, Nachhaltigkeitsbericht, Hauptversammlung
Luftverkehr (Airlines, Flugsicherung etc.)	Kapazitätsbedarf Ausbaupläne Dienstleistungen Entgeltregelung Entwicklungsplanung Umweltschutz	Gespräche mit Verbänden, unter anderem im Rahmen von Verbandsbeteiligungen: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Bundesverband Deutscher Fluggesellschaften (BDF), Board of Airline Representatives (BARIG), Deutscher Tourismusverband (DTV), DFS Deutsche Flugsicherung GmbH; Review-Board-Treffen mit den Airlines; Initiative Luftverkehr für Deutschland; Airport Environmental Partnership; European Aviation Safety Agency (EASA), Association of European Airlines (AEA), Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), Airports Council International (ACI)
Mitarbeiter/ Gewerkschaften	Arbeitsplätze Geschäftsentwicklung Arbeits- und Gesundheitsschutz Umweltschutz Integration Tarifverträge	14-tägige Mitarbeiterzeitung „Fraport live“; Skynet (Intranet-Service); Extranet (für Mitarbeiter in Konzerngesellschaften, ehemalige Beschäftigte, Beurlaubte, Elternzeitler etc.); Publikationen und Infodienste über Services und Angebote des Unternehmens für Beschäftigte (zum Beispiel freiwillige betriebliche Sozialleistungen, Vereinbarkeitsangebote); Mitarbeiterinformationen des Betriebsrats und der im Unternehmen vertretenen Gewerkschaften; Informations- und Trainingsprogramme (zum Beispiel Managementprogramm für Ingenieure); Durchführung von Energiespartagen
Aufsichtsrat	Unternehmensstrategie Wirtschaftliches Umfeld Geschäftsentwicklung Investitionen	Aufsichtsratssitzungen sowie Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats
Management	Geschäftsentwicklung Unternehmensstrategie Führung und Mitarbeitende WerteManagement Nachhaltigkeit	Monatliche Managementbriefe; regelmäßige Vorträge; Gesprächsrunden mit leitenden Angestellten; Führungskräftekonferenzen; Bericht zur Unternehmenslage Mitgliedschaft in Netzwerken und Vereinigungen (zum Beispiel Anwenderrat für WerteManagement; Deutsche Gesellschaft für Risikomanagement; Zentrum für Wirtschaftsethik; Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen)
Region	Flughafen-Entwicklung Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm Schallschutz Umwelt- und Naturschutz	Kommission zur Abwehr des Fluglärms; Forum Flughafen Frankfurt und Region (FFR): Austausch mit Landräten, Bürgermeistern, NGOs, Wissenschaftlern etc.; Zeitung „Start frei“; Kooperation mit Umwelt- und Nachbarschaftshaus; Engagement/Mitgliedschaft in Verbänden, Vereinen und Initiativen etc.; Informationsbesuche von Kommunalparlamenten; persönliche Gespräche mit Vertretern von Anspruchsgruppen (Bürgermeistern, Landräten etc.) in der Region; Meinungsaustausch mit unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen zu ausgewählten Themen
Geschäftspartner	Geplante Investitionen/ Ausbauplanung Planung Vergaben Umweltschutz	Lieferanten-/Herstellergespräche im In- und Ausland; Lieferantentage für in- und ausländische Unternehmen; Informationstage mit Verbänden/Vertretungen; Airport Environmental Partnership; Nutzerausschuss (Gesprächskreise mit Mietern und Konzessionären); Teilnahme an Messen, Messestände; Stakeholder Engagement Group
Passagiere und Besucher	Kundenzufriedenheit Kundenwünsche	Kundenbarometer/Fluggastbefragungen; Passagierbeirat; Beschwerdemanagement, sowohl schriftlich wie auch elektronisch; Feedback-Säulen im Terminal; Skytrax und Airport Service Quality (ASQ); Besucherzeitschrift; Onlineportal für Passagiere; Pressemitteilungen
Medien	Aktuelle Themen Geschäftsentwicklung Entwicklungsplanung	Pressekonferenzen/Pressehintergrundgespräche; Pressestelle als Anlaufstelle; Website: Pressebereich als Informations- und Dialogplattform; Infobus bei ausgewählten Veranstaltungen; Messestände „Dämmer-Schoppen“ mit Journalisten; Sommerfest für Journalisten
Politik und Behörden	Gesetzliche Vorgaben Implementation rechtlicher Vorgaben Aktuelle Fachthemen	Fachgespräche; Expertenrunden; Mitgliedschaft in themenbezogenen Projekt- und Arbeitsgruppen (zum Beispiel im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)); Mitgliedschaft in Initiativen und Vereinigungen (zum Beispiel Transparency International Deutsches Chapter e. V.); Gespräche mit Entscheidungsträgern in Politik auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene zu ausgewählten Themen; fachliche Stellungnahmen zu spezifischen Themen; Mitgliedschaft in fachbezogenen Netzwerken, zum Beispiel Umweltallianz Hessen, Umweltforum Frankfurt, Nachhaltigkeitsstrategie Hessen

So unterschiedlich die Ansprüche unserer Kunden vom Fluggast über Fluggesellschaften bis hin zu Logistikunternehmen sind, drei Forderungen beinhalten sie immer: Verlässlichkeit, Schnelligkeit und ein eng verknüpftes Verbindungsnetz.

Unser Unternehmen



Unser Geschäft

Als international agierender Flughafen-Konzern verstehen wir uns als Full-Service-Provider im Flughafen-Management. Wir bieten Dienstleistungen rund um den Passagier, den Gepäck- und Warentransport sowie den Flugbetrieb.

Unsere Tätigkeitsfelder

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

Unsere Standorte

Wir erbringen unsere Dienstleistungen auf vier Kontinenten, in Europa (Frankfurt, Hannover, St. Petersburg, Varna und Burgas), Asien (Antalya, Riad, Jeddah, Xi'an, Delhi), Afrika (Kairo, Dakar) und Südamerika (Lima).

Unsere Aktionäre

Das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH sind unsere Mehrheitsaktionäre. Weitere bedeutende Anteilseigner sind eine Reihe von Investment-Gesellschaften und die Deutsche Lufthansa. Rund 38,4 % des Aktienkapitals befinden sich im Streubesitz.



Wir fliegen schon mal vor

Die Fraport AG gehört international zu den führenden Konzernen im Airport-Business und betreibt mit dem Flughafen Frankfurt eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze der Welt.

Als Full-Service-Anbieter im Flughafen-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen, Gemeinschafts- und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv. Der Hauptstandort des Unternehmens ist der Flughafen Frankfurt.

Alle Kompetenzen aus einer Hand

Die Großflughäfen der Zukunft sind weit mehr als reine Infrastrukturanbieter mit Flugverkehr, Terminal und Parkhaus – es sind Airport Citys, hochdynamische stadtähnliche Gebilde mit einer Vielzahl an Funktionen. Der Anspruch der Kunden: Alles muss funktionieren, je weniger man den Flughafen „spürt“, desto besser.

Fraport ist entsprechend eingerichtet: Neben den klassischen Aviation-Services Flugbetrieb, Terminalbetrieb, Flughafen- und Luftsicherheit und Ground Handling gehören auch Immobilien- und Flächenentwicklung, Airport Retailing, Gebäudemanagement und die intermodale Verknüpfung von Luft, Schiene und Straße zum Kompetenz-Portfolio der Fraport AG. Unsere Leistungen bieten wir – zum Teil über Töchter und Beteiligungen – weltweit an.

Flughafen Frankfurt: integriertes Geschäftsmodell für perfekten Service

Als Betreiberin des interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes in Frankfurt ist Fraport ein erstklassiger Anbieter integrierter Dienstleistungen mit weltweitem Renommee. Die Vorteile für

unsere Kunden – Fluggesellschaften und Passagiere – liegen auf der Hand: eine hohe Qualität der Dienstleistungen auf der Grundlage unserer langjährigen Erfahrung sowie Kosten- und Zeitersparnisse durch wenige Schnittstellen und zentrale Ansprechpartner. Das „integrierte Geschäftsmodell“ am Standort Frankfurt ist jedoch kein Selbstzweck und bedarf einer permanenten Anpassung an den internationalen Wettbewerb. Kontinuierliche Investitionen sind ebenso erforderlich wie die Anpassung an internationale Standards in Servicebereichen.

Mit dem Zukunftsvertrag 2018 sind Ende 2009 die Voraussetzungen geschaffen worden, das integrierte Geschäftsmodell auch für die kommenden Jahre zu sichern. Speziell für die Bodenverkehrsdienste konnten über die Einsparung übertariflicher und administrativer Leistungen, die Schaffung wettbewerbsfähiger Tarife und ein striktes Management des Sachaufwands mittelfristig wettbewerbsfähige Kostenstrukturen geschaffen werden, sodass die drohende Ausgliederung abgewendet wurde und die Arbeitsplätze bei Fraport erhalten bleiben. Damit können wir auch in Zukunft sicherstellen, dass mit optimal aufeinander abgestimmten Bodenprozessen aus einer Hand die Reisenden auch weiterhin ihr Gepäck in Rekordzeit vom Band nehmen und die Fluggesellschaften von kurzen Bodenzeiten profitieren können.

Das operative Geschäft des Konzerns ist in den vier Segmenten Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling sowie External Activities & Services gebündelt. Während die Segmente Aviation, Retail & Real Estate und Ground Handling die Geschäftsprozesse am Flughafen Frankfurt verantworten, sind dem Segment External Activities & Services neben dem IT- und Facility-Management (Services) die Aktivitäten der Fraport AG außerhalb Frankfurts zugeordnet.

Aviation: Rundumbetreuung vom Landen bis zum Abheben

Das Segment Aviation bildet die Geschäftsaktivitäten der Fraport AG am Standort Frankfurt ab, die den Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luftsicherheit betreffen, und verantwortet den Ausbau des Flughafens. Mit einem Umsatz von 683,7 Mio € trug das Segment im vergangenen Geschäftsjahr 34,6 % und damit den größten Teil zum Konzern-Umsatz der Fraport AG bei. Sein EBITDA-Anteil lag bei 21,0 %.

Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau

Im Bereich Aviation Airside sorgt Fraport für die Gewährleistung des sicheren, effizienten und kundengerechten Verkehrs- und Betriebsgeschehens auf den Flugbetriebsflächen. So kümmern wir uns um die Start- und Landebahnen, leiten die Flugzeuge hin zu ihren Abfertigungspositionen und überwachen den Fluglärm, um nur einige der hier anfallenden Aufgaben zu nennen.

Um den Luftverkehr beim Übergang in die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche zu koordinieren und bei auftretenden Notfällen schnell und zielgerichtet handeln zu können, arbeiten wir eng mit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH zusammen. Ein möglichst reibungsloser Ablauf des Rollverkehrs dient der Sicherheit, spart Kosten und vermindert Emissionen gleichermaßen. Seine stetige Optimierung gehört zu den zentralen Aufgaben dieses Bereichs.

Aviation Landside umfasst das Management und die Weiterentwicklung der Terminalanlagen sowie der Passagierprozesse am Flughafen Frankfurt. Hierzu gehören beispielweise die 24-Stunden-Betriebsfähigkeit der Terminals für Passagiere und Airlines, die Bereitstellung von Terminal-Duty-Managern, die rund um die Uhr Ansprechpartner für alle Belange des Terminalbetriebs sind und Passagierservices mit Informationsdiensten, Fundbüro und VIP-Betreuung. Die Zufriedenheit der Passagiere mit diesen Services erheben wir regelmäßig. An den Umfrageergebnissen richten wir die Optimierung unseres Angebots aus.

Der bedeutendste Erfolgsfaktor für das Segment ist der Flughafen-Ausbau samt der damit verbundenen Chancen und Erlöspotenziale. Kernaufgabe ist seine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Realisierung unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Bedürfnisse der Nachbarschaft.



Oberstes Gebot: Sicherheit

Die Anforderungen an Sicherheit steigen permanent – besonders im Luftverkehr. An Flughäfen werden immer modernere Technologien und immer mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie der Beschäftigten zu gewährleisten.

Die gesamten Leistungen zur Flughafen- und Luftsicherheit erbringt Fraport über den strategischen Geschäftsbereich Airport Security Management und die 100-prozentige Tochtergesellschaft FraSec Fraport Security Services GmbH.

Die Dienstleistungen zur Luftsicherheit werden im Auftrag des Bundesministeriums des Innern ausgeführt. Hierzu gehören vor allem die Personen- und die Reisegepäckkontrolle. Gefordert ist, größtmögliche Effektivität bei den Kontrollen mit Freundlichkeit den Fluggästen gegenüber zu vereinbaren – eine Aufgabe, der wir uns im Jahr 2009 verstärkt gewidmet haben (vgl. Kapitel „Kunden“, S. 38 ff.).

Die Flughafen-Sicherheit umfasst den Flughafen-Brandschutz einschließlich Feuerwehr-Training-Center und Betrieb der Sicherheitsleitstelle. Letztere ist die zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für alle sicherheitsrelevanten Angelegenheiten, die erforderlichenfalls das weltweit anerkannte Notfallmanagement aktiviert.

Ergänzt werden die Sicherheitsleistungen der Fraport AG durch die Medizinischen Dienste, die für die medizinische Versorgung am Frankfurter Flughafen zuständig sind.



Retail & Real Estate: der Flughafen als Shopping Mall und internationales Business Center

Im Segment Retail & Real Estate sind sämtliche Aktivitäten und Kompetenzen der Fraport AG zur kommerziellen Entwicklung und Vermarktung der Flächen am Flughafen Frankfurt gebündelt. Mit einem EBITDA von 279,9 Mio € erwirtschaftete das Segment Retail & Real Estate auch im Geschäftsjahr 2009 mit 50,6 % den deutlich größten Anteil am Konzern-EBITDA.

Wachstumsmarkt Airport-Retailing

Retailing ist wegen seiner hohen Ergebnis-Margen eine wichtige Einnahmequelle für zukunftsorientierte Flughäfen. Auch in Frankfurt ist das Retail-Geschäft ein maßgeblicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg. Entsprechend dieser Bedeutung werden wir in den nächsten Jahren in Ausbau und Neugestaltung der Retail-Einrichtungen am Flughafen Frankfurt investieren. Attraktive Shops, Restaurants und Dienstleistungsangebote sollen entstehen. Das Erweiterungsprogramm zielt darauf ab, Fluggästen eine noch größere Auswahl an Qualitätsprodukten zu bieten.

Im Gepäckmanagement gilt Frankfurt als weltweites Referenzmodell: Jährlich werden mehr als 30 Mio Abfluggepäckstücke umgeschlagen – mit einer Zuverlässigkeitsrate von 99,83 %.

Der Airport als Immobilie

Der Flughafen Frankfurt ist dank seiner zentralen Lage sowohl in der Region als auch im internationalen Flugverkehrsnetz ein idealer Standort für Einzelhandel, Repräsentanzen weltweit tätiger Firmen oder Logistikunternehmen. Auf dem Weg zur „Frankfurt Airport City“ spielt deshalb die Immobilienentwicklung und -vermarktung eine wichtige Rolle. Alle nicht direkt für den Flug- und Terminalbetrieb oder die Bodenverkehrsdienste benötigten Flächen und Immobilien werden zur Unternehmensansiedlung gezielt ausgebaut.

Die Entwicklung des Flughafens und seine Erweiterung über Baumaßnahmen orientiert sich dabei stark an den Prinzipien der Nachhaltigkeit. Dies beginnt mit der Planung der Flächennutzung und der Verkehrsströme, führt über die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und reicht bis zum Bau und Betrieb von Gebäuden, die umweltschonend und energieeffizient realisiert werden sollen.

Ground Handling: Gepäcktransport im Rekordtempo

Die hohe Qualität in den Services rund um den Passagier, das Gepäck und das Flugzeug sind unser Markenzeichen im Segment Ground Handling. Mit dem Abschluss des Zukunftsvertrags 2018 im vergangenen Jahr haben wir die Wettbewerbsfähigkeit des Segments für die kommenden Jahre sichern können. Mit einem Umsatz von 620,8 Mio € war das Segment im Jahr 2009 erneut wesentlich für den Konzern-Umsatz, der EBITDA-Beitrag ist in diesem personalintensiven Bereich mit 2,8 % allerdings niedrig.

Fast 50 Jahre Erfahrung im Ground Handling sind die Basis dafür, den Wünschen der Airlines individuell nachzukommen. Allein in Frankfurt ermöglichen mehr als 8.000 Mitarbeiter eine reibungslose Abfertigung für über 100 nationale und internationale Airlines. Frankfurt zählt zu den schnellsten Großflughäfen der Welt – mit einer garantierten Umsteigezeit von nur 45 Minuten. Auch in diesem Bereich gehen Kosten- und Energieeffizienz meist Hand in Hand: Je reibungsloser die Prozesse ablaufen, umso besser lassen sich Energie und Emissionen einsparen, für die Airlines sind kurze Bodenzeiten ein zusätzlicher Kostenvorteil.

Neben dem Handling des Fluggepäcks reichen unsere Serviceleistungen vom Ticketverkauf bis zum Transport der Reisenden, vom Flugzeugschlepp

bis zum Toilettenservice an der Rampe und im Güterverkehr vom Tiertransport bis zum Handling von Gefahrgut.

Zudem stellen wir die zentralen Infrastruktureinrichtungen für die Bodenabfertigungsdienste am Flughafen Frankfurt bereit – so zum Beispiel die rund 70 Kilometer lange Gepäckförderanlage. Die Services bilden einen essenziellen Bestandteil der Hub-Operationen und garantieren die zuverlässige und pünktliche Abfertigung, für die der Flughafen Frankfurt bekannt ist.

Mit rund 2 Mio Tonnen geflogener Fracht pro Jahr ist der Logistikstandort Frankfurt führend in Europa. Die CargoCitys Nord und Süd bieten für diesen Erfolg die besten Voraussetzungen: ein umfassendes Dienstleistungsangebot inmitten einer optimalen Infrastruktur. Bereits über 250 Unternehmen, darunter Airlines, Speditionen, Expressdienste und andere Dienstleister profitieren von den idealen Bedingungen in der CargoCity Frankfurt. Ihre Infrastruktur und Prozesse sind so ausgerichtet, dass An- und Abtransport sowie der Warenumsatz möglichst effizient ablaufen und damit die Belastung von Nachbarschaft und

Der Frankfurter Flughafen ist der größte und komplexeste Logistikstandort Deutschlands.

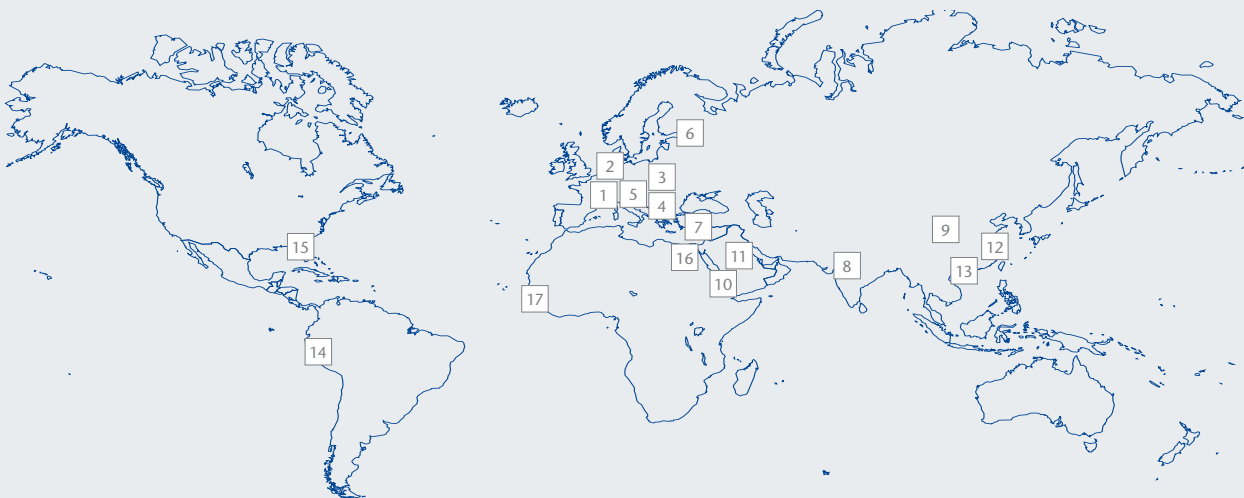
Umwelt durch den resultierenden Güterverkehr möglichst niedrig bleibt.

External Activities & Services: Flughafen-Management weltweit

Im Wesentlichen verantwortet das Segment External Activities & Services die Fraport-Aktivitäten außerhalb Frankfurts. Das externe Geschäft ist einer der wichtigsten Wachstumsmotoren für den Fraport-Konzern. Daneben bildet das Segment die IT- und Facility-Management-Leistungen am Standort Frankfurt ab.

Wir vermarkten nicht nur unser „klassisches“ Wissen als Flughafen-Betreiber bei der Planung, dem Design und dem Betrieb von Flughäfen, sondern auch unser Know-how in den Bereichen Retailing,

Fraport-Aktivitäten weltweit



Europa

- 1 Frankfurt, Deutschland
- 2 Hannover, Deutschland
- 3 Varna, Bulgarien
- 4 Burgas, Bulgarien
- 5 Wien, Österreich
- 6 St. Petersburg, Russland

Asien

- 7 Antalya, Türkei
- 8 Delhi, Indien
- 9 Xi'an, China
- 10 Jeddah, Saudi-Arabien
- 11 Riad, Saudi-Arabien
- 12 Schanghai, China
- 13 Hongkong, China

Amerika

- 14 Lima, Peru
- 15 Orlando, USA

Afrika

- 16 Kairo, Ägypten
- 17 Dakar, Senegal

Als besonders der Nachhaltigkeit verpflichtetes Unternehmen ist Fraport seit 2006 im FTSE4Good-Index für verantwortungsbewusste Investments und im Dow Jones Sustainability-Index enthalten.

Immobilienentwicklung, Informationstechnologie, Umwelt- und Sicherheitsmanagement. Unsere über Jahrzehnte erworbene Expertise ist weltweit anerkannt und gefragt. Wir sind beratend und über Beteiligungen, Joint Ventures und Manage-

mentverträge an 17 Standorten aktiv. Unser Engagement für Nachhaltigkeit kommt damit anderen Flughäfen zugute.

Unsere Organisation

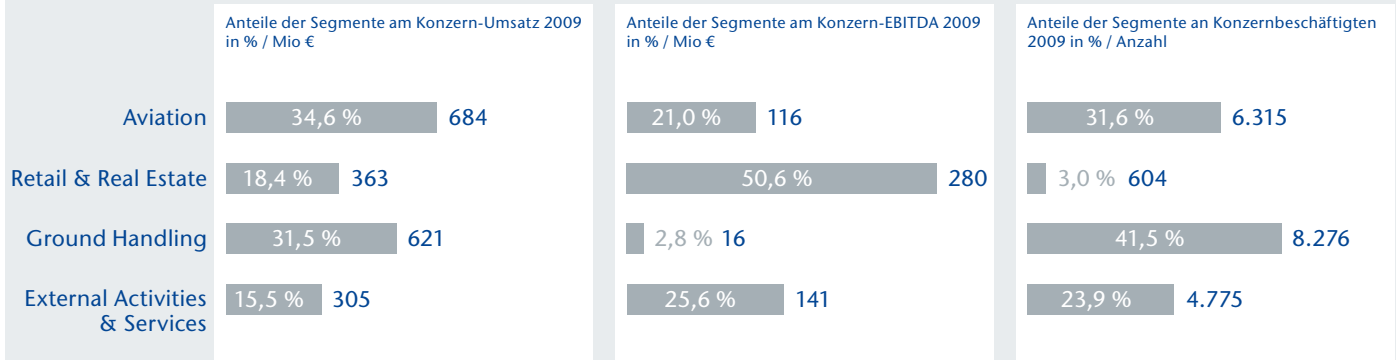
Die Organisation der Fraport AG gliedert sich in vier strategische Geschäftsbereiche, zwei Servicebereiche und zwölf Zentralbereiche (siehe Grafik).

Mit der Optimierung der administrativen Strukturen im Rahmen des Programms „Fitness@Fraport2011“ wurde per 1. Januar 2010 zur Konzentration und besseren Koordination aller Anstrengungen für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung der

Unsere Organisationsstruktur

	Vorstandsvorsitzender (VV)	Vorstand Arbeitsdirektor (VA)	Vorstand Controlling und Finanzen (VF)	Vorstand Operations (VO)
Strategische Geschäftsbereiche	<ul style="list-style-type: none"> — FBA Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau 	<ul style="list-style-type: none"> — HVM Handels- und Vermietungsmanagement 		<ul style="list-style-type: none"> — ASM Airport Security Management — BVD Bodenverkehrsdienste
Servicebereiche			<ul style="list-style-type: none"> — IUK Informations- und Kommunikationsdienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> — IFM Immobilien- und Facility-Management
Zentralbereiche	<ul style="list-style-type: none"> — RAV Rechtsangelegenheiten und Verträge — REV Revision — UEW Unternehmensentwicklung — UKM Unternehmenskommunikation 	<ul style="list-style-type: none"> — NHM Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance — PSL Personalserviceleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> — BET Akquisitionen und Beteiligungen — FCO Controlling — FIR Finanzen und Investor Relations — REW Rechnungswesen — ZEB Zentraler Einkauf und Bauvergabe 	<ul style="list-style-type: none"> — KMA Kundenmanagement

Die vier Konzernsegmente im Überblick



neue Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ gebildet (vgl. Kapitel „Kunden“, S. 38 ff.).

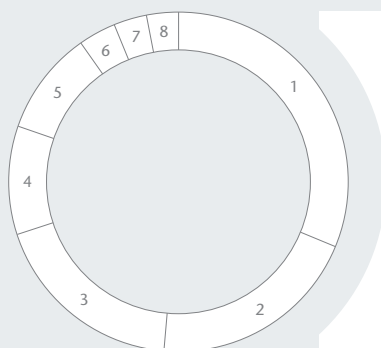
Unsere Eigentümer

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet.

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags, ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen. Weiterführende Informationen über unsere Eigentümer und die Fraport-Aktie finden Sie in unserem Geschäftsbericht oder unter www.fraport.de.

Aktionärsstruktur

am 31. Dezember 2009*



1	31,52 %	Land Hessen
2	20,13 %	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
3	18,59 %	Unbekannt
4	10,33 %	Artio Global Investors Inc.
5	9,93 %	Deutsche Lufthansa AG
6	3,58 %	Taube Hodson Stonex Partners LLP
7	2,98 %	Arnhold and S. Bleichroeder Holdings Inc.
8	2,94 %	Morgan Stanley

*Anteile der Aktionäre beziehen sich auf die letzte offizielle Meldung gemäß WpHG oder auf die eigenen Angaben der Aktionäre. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2009 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise von den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Auch in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld haben wir im vergangenen Jahr viel erreicht und konsequent die Voraussetzungen für nachhaltiges Wachstum verbessert.

Geschäftsjahr 2009

Kunden

Trotz Wirtschaftskrise waren 2009 mehr als 50 Mio Passagiere am Flughafen Frankfurt zu Gast, 1,8 Mio Tonnen Fracht wurden umgeschlagen. Und wir haben zahlreiche Initiativen gestartet, um noch attraktiver zu werden.



Eigentümer

Unsere Anteilseigner haben Anspruch auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Dem tragen wir mit einer wertorientierten Steuerung Rechnung.

Beschäftigte

Mit dem Zukunftsvertrag 2018 haben wir am Flughafen Frankfurt Tausende von Arbeitsplätzen erhalten.

Umwelt und Region

Wir wollen einen positiven Beitrag leisten: Unser Umweltmanagement ist EMAS-validiert und ausgezeichnet, Lärmschutz und der Dialog mit dem Umland sind Aufgaben des Top-Managements.

Gesellschaft

Mit einer Wertschöpfung von 1,2 Mrd € haben wir auch 2009 einen erheblichen Mehrwert für unsere Beschäftigten, die Region und das Land geleistet.





Kunden

Fluggesellschaften

Von ANA bis Yemenia Airways: 151 Fluggesellschaften bedienten den Flughafen Frankfurt 2009. Unser größter Kunde ist die Deutsche Lufthansa.

Fluggäste

Im Jahr 2009 waren mehr als 50 Mio Reisende unsere Gäste und Kunden am Flughafen Frankfurt.

Einzelhändler und Gastronomen

Der Flughafen Frankfurt verfügt über rund 31.000 m² Retail-Flächen, das Angebot umfasst 230 Einzelhandelsläden, Supermärkte, Restaurants und Serviceleister.

Als Dienstleistungsunternehmen leben und arbeiten wir für unsere Kunden. Ihre Zufriedenheit ist Voraussetzung für unseren Erfolg. Sowohl im nationalen als auch im internationalen Vergleich wollen wir deshalb die Qualität unserer Services und die Kundenorientierung kontinuierlich verbessern.

Mehr als 50.000.000 Kunden aus aller Welt – und genauso viele Bedürfnisse

Ein Flughafen ist ein Mikrokosmos unserer globalen Gesellschaft. Auf wenigen Quadratkilometern kommt tagtäglich die Welt zusammen, Reisende vom Rucksack-Touristen bis zum VIP, Fluggesellschaften und Logistikunternehmen, Gastronomie und Einzelhandel, Mieter von Büroräumlichkeiten und Besucher. Wir stellen die Plattform dar, auf der sich alle bewegen, verlässlich, effizient und intermodal gut vernetzt. Je weniger man uns im täglichen Betrieb spürt, desto besser. Dabei gibt es kaum einen Platz, an dem so vielfältige und unterschiedliche, teils widersprüchliche Bedürfnisse aufeinandertreffen wie hier. Gutes Kundenmanagement soll dabei Hand in Hand gehen mit unseren Nachhaltigkeitsgrundsätzen. Dafür arbeiten wir mit unseren großen Kunden partnerschaftlich zusammen.

Fluggesellschaften im Auf und Ab der Weltwirtschaft

Die Auswirkungen der globalen Rezession als Folge der Turbulenzen auf den Finanzmärkten haben auch die Luftverkehrswirtschaft im Jahr 2009 in eine tiefe Krise gestürzt. Neben den Flughäfen sind davon auch die Fluggesellschaften stark betroffen. So werden die Verluste der Airlines von der IATA (International Air Transport Association) für das Jahr 2009 weltweit auf 9,4 Mrd US-\$ geschätzt. Die Krise erhöht die Geschwindigkeit für strukturelle Veränderungen: Von den bisher zirka 50 Airline-Marktaustritten seit 2008 sind rund 30 insolvenzbedingt.* Hinzu kommen zahlreiche Fusionen, Übernahmen und Kapitalverflechtungen.

* Quelle: Rede von G. Bisignani, IATA Director General & CEO, am 15. September 2009.

Logistiker

140 Logistikunternehmen haben ihren Sitz am Flughafen Frankfurt.





Tunnelbauarbeiten für die neue Landebahn Nordwest

Andererseits wird mit einer Erholung der Weltwirtschaft das Aufkommen an Passagieren und Waren schnell wieder ansteigen. Die Fluggesellschaften stehen so in einem Spannungsfeld von Kostendruck, Preiswettbewerb und Sicherung der notwendigen Kapazitäten für den Aufschwung. Der Kostendruck wird von den Airlines an die Flughafen-Betreiber „durchgereicht“, verbunden mit Forderungen nach marktgerechten Preisen, einem kontinuierlich hohen Servicelevel und dem Ausbau unserer Infrastruktur.



Kapazitätsausbau mit Augenmaß

Den Bedürfnissen unserer Airline-Partner entsprechend, realisieren wir bis zum Jahr 2015 ein umfassendes Investitionsprogramm, dessen Kernstücke die neue Landebahn Nordwest sowie der Ausbau und die Modernisierung bestehender Anlagen sind. Begleitet wird diese Expansion von einem umfassenden Paket an Maßnahmen, das ihre ökologische und soziale Verträglichkeit sicherstellt (vgl. Kapitel „Umwelt und Region“, S. 62 ff.).

Als Profiteure des Ausbaus und der Modernisierung des Standorts Frankfurt müssen auch die Fluggesellschaften einen Teil der entstehenden Kosten mittragen. In diesem Zusammenhang ist es uns gelungen, eine Einigung für die Anpassung der Flughafen-Entgelte in den Jahren 2010 bis 2015 zu erzielen. Die ökologische Komponente steigender Entgelte für Flugzeuge mit höheren Lärm- und Emissionswerten (vgl. Kapitel „Umwelt und Region“, S. 62 ff.) erhöht dabei für die Fluggesellschaften den Anreiz, leisere und umweltfreundlichere Maschinen einzusetzen.

Wettbewerbsfaktor Intermodalität

Wichtig für unsere Airline-Kunden ist auch der Ausbau der intermodalen Verkehrsanbindung des Frankfurter Flughafens. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, wie sie hier vor allem mit der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn optimal gelungen ist, schafft zusätzliches Verkehrsaufkommen. Sie bringt wichtige Wettbewerbsvorteile, indem sie das Einzugsgebiet von Passagieren und Fracht im Vergleich mit Flughäfen ohne entsprechende Angebote vergrößert. Außerdem ermöglicht sie die nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvolle Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Die Airlines gewinnen so wertvolle Slots für profitablere Langstreckenflüge.

Darüber hinaus bauen wir auch das Servicelevel für unsere Airline-Kunden aus, beispielsweise über eine stetige Verbesserung der luftseitigen Prozesse, die ihnen helfen, Kosten zu sparen, und die gleichzeitig die Umwelt entlasten.

Fitness@Fraport2011

Um in Zukunft weiter wettbewerbsfähige Preise für unsere Airline-Kunden in Frankfurt anbieten zu können, müssen auch wir regelmäßig unsere Strukturen und Prozesse optimieren mit dem Ziel einer Produktivitätssteigerung. Das im vergangenen Jahr zusammen mit der Agenda 2015 (vgl. S. 20) konzipierte Programm Fitness@Fraport2011 setzt hier an, um das Unternehmen einfacher aufzustellen, Schnittstellen zu reduzieren und durch eine veränderte Verteilung von Verantwortlichkeiten Synergieeffekte zu realisieren und die Beziehungen zwischen den Geschäfts- und Servicebereichen effizienter zu gestalten.

Mit Fitness@Fraport2011 verbessern wir unsere Kosten- und Prozessstrukturen. Für wettbewerbsfähige Preise und optimierte Serviceprozesse.

Frankfurt Airport: Erlebniswelt für Reisende und Besucher

Was unsere Kunden betrifft, so haben sie über unsere „Fitness“ hinaus einen anderen großen Anspruch, der uns mit ihnen verbindet: die Zufriedenheit ihrer Fluggäste, unserer Reisekunden. Stellen wir doch die Plattform, die den Fluggesellschaften erst das eigentliche Geschäft ermöglicht, das Fliegen. Für Reisende und auch Besucher ist die Zeit am Flughafen eine Zeit zwischen Ankunft und Abreise, Zeit, die man nutzen oder erleben möchte, die man abwarten oder gestalten kann – für viele etwas Besonderes, der Aufenthalt in einer anderen Welt, häufig nicht ganz stressfrei. Der Weg zum und vom Flughafen soll deshalb möglichst kurz sein, mit Anbindung an alle möglichen Verkehrsmittel. Die Orientierung im Flughafen soll einfach, die Infrastruktur vollständig sein. Besucher wollen den Flughafen fühlen, sehen und genießen. Reisende wünschen sich effiziente Abläufe, „Wohlfühlatmosphäre“, Platz zum Ruhen und zum Arbeiten, Shopping-Möglichkeiten, gastronomische Angebote aller Art und Zugang zu aktuellen Informationen. Gerade in Zeiten der wirtschaftlichen Krise steigen dabei die Ansprüche: Wenigstens auf der Reise will man verwöhnt sein, sich sicher und sorglos fühlen. Servicequalität wird da zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor.

Zuhören, handeln, messen

In der Vergangenheit haben wir bereits wichtige Schritte zur Optimierung unserer Services für Passagiere unternommen, aber aufgrund der Wettbewerbssituation im Luftverkehr können wir bei dem Erreichten nicht stehen bleiben, sondern müssen weitere Verbesserungen anstreben. Nach einer Studie des britischen Marktforschungsunternehmens Skytrax war der Frankfurter Flughafen noch vor zwei Jahren auf Rang 94 von zirka 150 bewerteten Flughäfen weltweit. In diesem Jahr haben wir es geschafft, auf Rang 21 von 163 Flughäfen vorzurücken. Nähere Informationen unter www.skytraxresearch.com

Unser Anspruch geht aber weiter. Um bei der Verbesserung der Servicequalität möglichst direkt auf offene Bedürfnisse einzugehen und Fortschritte zu kontrollieren, bauen wir auf Kunden-Feedback und -dialog. Ob über unsere Homepage, die neuen Feedback-Steelen im Flughafen oder Feedback-Karten – Kunden können und sollen uns ihre Meinung und Ideen mitteilen. Ein wichtiges Instrument ist auch der Kundenbeirat. Seit 2006 ist er das Bindeglied zwischen Passagieren, Besuchern und der Fraport AG. Die Kundenbeiräte nutzen den Flughafen regelmäßig „inkognito“ und bringen ihre Erfahrungen aktiv ein. Durch diese direkten Informationen können wir auf die Bedürfnisse der Passagiere eingehen und Prozesse verbessern. Der Kundenbeirat trifft sich bis zu vier Mal im Jahr. Die Amtszeit eines Kundenbeirats beträgt zwei Jahre.

„Kundenfreundlichkeit ist entscheidend für die Attraktivität unseres Hubs bei Passagieren und damit ein wesentliches Argument für die Sicherheit von Arbeitsplätzen.“

Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender

Ergebnisse Skytrax-Airport-Ranking weltweit (Kundenbefragung)

2007	2008	2009
...
...
...
...	...	21
...	...	Fraport
...
...
...	44	...
...	Fraport	...
...
...
...
94
Fraport
...
...

Kundenmanagement als Zukunftsaufgabe

Der neue Zentralbereich „Kundenmanagement“ entwickelt, koordiniert und steuert verbindliche Qualitätsstandards für den Service an unseren Passagieren, vom Ankommen bis zum Abfliegen und umgekehrt. Serviceverbesserungen und neue Dienstleistungen – entwickelt aus dem Feedback und den Wünschen unserer Kunden – sollen die Position des Flughafens Frankfurt als internationaler Drehscheibe im Weltluftverkehr sichern und ausbauen.

Letztlich entscheidet der Passagier, ob er über Frankfurt fliegt oder an einem anderen Flughafen umsteigt. Deshalb müssen wir unser Angebot immer wieder auf den Prüfstand stellen und unser Handeln noch stärker auf die Bedürfnisse der Passagiere ausrichten.

Vom Ruhebereich bis zum Kinderspielplatz

Aufbauend auf Feedback und Benchmarking verbessern wir kontinuierlich unseren Service im gesamten Flughafen-Bereich. Eine Neukonzeption für die Ruhebereiche soll den Erholungswert für Transitpassagiere steigern. Für Laptop-Benutzer erweitern wir den Zugang zu Aufladestationen und zum Internet, für Familien richten wir erweiterte Kinderspielflächen ein. Für die persönliche Betreuung stehen Tag und Nacht speziell ausgebildete Servicemitarbeiter zur Verfügung. Sie beantworten Fragen und helfen bei Problemen.



Nicht immer passt alles unter einen Hut

Bei den Bedürfnissen unserer unterschiedlichen Kunden kommt es natürlich zu Zielkonflikten: So stehen wir beispielsweise vor dem Dilemma, dass unsere Airline-Kunden die Passagiere am liebsten möglichst schnell und ohne „Ablenkung“ an ihrem Gate hätten, unsere Retail-Kunden sich demgegenüber wünschen, dass möglichst viele Reisende ihren Aufenthalt am Flughafen zu einem Einkauf nutzen – und das Airport-Shopping gehört auch für viele Passagiere selbst zum „Pflichtprogramm“. Hier gilt es, im Dialog praktische Lösungen zu finden, mit denen alle leben können.

Verbesserungen der sanitären Einrichtungen, bei deren Beurteilung wir bisher nicht so gut abgeschnitten haben, sind im Gange. Die Bad- und WC-Anlagen werden modernisiert, ein spezialisierter Dienstleister und unser Qualitätssicherungssystem garantieren einen nachhaltigen Betrieb und hohen Sauberkeitsstandard.

Geschwindigkeit ist keine Hexerei

Auch im Betrieb setzt Fraport auf die kontinuierliche Verbesserung der Dienstleistungen. Der Countdown für die geplante Gepäckausgabe mit Zeitansage läuft. Damit wollen wir unsere Spitzenposition im Gepäck-Handling untermauern, wenn möglich sogar ausbauen.

Den Fluggesellschaften und deren Transferpassagieren mit einer kurzen Verbindungszeit zwischen 30 und 60 Minuten steht das Short Connex Service Center Frankfurt (SCSC) im Gate B 52 zur Verfügung. Auf Anfrage der Airlines können ihre Kunden dort alle Möglichkeiten der Ein- und Ausreise einschließlich Zollabfertigung und Sicherheitskontrolle nutzen. Damit wird ermöglicht, dass auch Passagiere, die mit einem Flug verspätet in Frankfurt angekommen sind, noch ihren Anschlussflug erreichen. Ein solches Angebot gibt es bisher nur an wenigen internationalen Flughäfen und ist in seiner Ausstattung etwas ganz Besonderes. Auch mobilitätseingeschränkte Gäste profitieren von der Infrastruktur. Laut Luftansa werden das Angebot und die Qualität des Short Connex Service Center von den Kunden sehr positiv aufgenommen.

„Mit Sicherheit ein Lächeln“

Ein freundlicher und serviceorientierter Umgang erleichtert den Umgang mit den Fluggästen gerade dort, wo strikte Regeln einzuhalten sind. Deshalb startet das Projekt „Mit Sicherheit ein Lächeln“ in der Luftsicherheit. Die Kontrollen dort müssen sein. Wenn unsere Beschäftigten dies den Passagieren mit Respekt, Überzeugung und einem Lächeln vermitteln, fühlen diese sich gut aufgehoben und viele Spannungen können vermieden werden.

Auch und gerade für die Luftsicherheit ist Kundenfreundlichkeit ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. In Folge der 2009 geschlossenen neuen Verträge werden die Aufgaben nach §5 Luftsicherheitsgesetz schrittweise und sozialverträglich ausgeschrieben. Fraport muss sich dann am Markt behaupten. Kundenfreundlichkeit ist da ein dickes Plus, können dadurch doch Arbeitsplätze gesichert werden. Sie ist also im Interesse aller: der Kunden, der Beschäftigten und auch des Unternehmens.



Die Fraport-CargoCity beherbergt über 250 Unternehmen, vor allem Airlines, Speditionen und Expressdienste.

Shopping Mall für gehobene Ansprüche

Passagiere erwarten nicht nur einen guten Service und eine funktionelle Infrastruktur. Der Bummel durch Geschäfte, eine Pause im Restaurant oder Café gehören für die meisten Reisenden zum Erlebnis Airport. Flughäfen sind deshalb attraktive Standorte für Einzelhandel und Gastronomie. Mit steigenden Fluggastzahlen gewinnen unsere Retail-Kunden weiter an Bedeutung. Die Nachfrage nach Verkaufsflächen steigt kontinuierlich, selbst in wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Für Geschäfte und Restaurants sind dabei Fragen von Standort und Verkehrsfluss ausschlaggebend. Zudem erwarten sie ein Ambiente, in dem sich die Passagiere wohlfühlen.

Auch für eine bedarfsgerechte Entwicklung unseres Retail- und Immobilienangebots bauen wir auf systematische Zufriedenheitsmessungen. Das „Kundenbarometer 2009“ bestätigt, dass der Retail-Standort Flughafen weiterhin sehr positiv beurteilt wird. Auch die Zukunftsperspektiven sind aus Sicht von über 90 % unserer Kunden gut bis sehr gut. Insbesondere Gastronomiebetriebe und Einzelhändler beabsichtigen einen Ausbau ihres Geschäfts. Die Ergebnisse zeigen aber auch Verbesserungsbedarf auf, beispielsweise bei der Qualität von Retail-Flächen oder der Behebung von Störungen und Schäden. Mit der Ausweitung unserer Terminalkapazitäten und der Modernisierung bereits bestehender Gebäude kommen wir also auch einem Bedürfnis unserer Retail-Kunden nach.

CargoCity auf Wachstumskurs

Aber nicht nur Einzelhandel und Gastronomie sind am Standort Flughafen interessiert. Der Flughafen Frankfurt ist der größte europäische Umschlagplatz für Luftfracht und unter den Top Ten weltweit. Kurierdienste, Logistikunternehmen und Frachtabfertiger haben deswegen ein Interesse, vor Ort präsent zu sein. Mit der CargoCity Nord, Hauptsitz der Lufthansa Cargo AG, und der CargoCity Süd bieten wir eine umfassende und moderne Logistik-Plattform. Über 250 Airlines, Speditionen, Expressdienste und andere Dienstleister profitieren von den idealen Ansiedlungsbedingungen. Insgesamt wurden seit Eröffnung der CargoCity Süd im Jahr 1996 bereits über 9.000 Arbeitsplätze geschaffen. Der knapp 100 Hektar große Bereich teilt sich auf in

_ein Frachtzentrum für Abfertigungsdienstleister und

_ein Speditionszentrum, das von zahlreichen marktführenden Speditionen als zentraler Verlade- und Distributionsort genutzt wird.

Über 130.000 m² Büro- und rund 355.000 m² Hallenfläche wurden bisher realisiert. 28 Flugzeugpositionen stehen zur Verfügung.

Die CargoCity Süd verfügt darüber hinaus über einen eigenen Frachtbahnhof, eine gute Voraussetzung, um in Zukunft auch die Schiene verstärkt in den Warentransport einzubinden.

Der „Flughafen-Zoo“

Die CargoCity Nord beherbergt unter anderem auch die modernste Tierstation auf einem Flughafen weltweit. Auf 3.750 m² Fläche ist Platz für unterschiedlichste Tierarten: vom Bienenvolk bis zum Zebra, vom edlen Rennpferd bis zum tonnen-schweren Elefanten. Tierpfleger und Veterinäre sorgen für professionelle, artgerechte Haltung und Pflege der Tiere während ihres Aufenthalts. Infrastruktur, professionelles Handling und die Einhaltung aller Tierschutzbestimmungen sind auch die Grundlage dafür, dass der Frankfurter Flughafen „Airport of First Entry“ für die gesamte Europäische Union für den Import von Tieren auf dem Luftweg ist.



Auf dem Weg zur Airport City

Angesichts der regen Nachfrage wächst der Cargo-Bereich weiter. Zusätzliche 27 ha Flächen werden in der CargoCity für die Ansiedlung moderner Logistikunternehmen entwickelt. Die Verdichtung von Verkehrs- und Warenflüssen im Zentrum Deutschlands und Europas erhöht kontinuierlich die Anziehungskraft des Standorts Frankfurt Airport für neue Kunden. Neben der Logistikbranche interessieren sich zunehmend auch Unternehmen flughafennaher oder reiseintensiver Branchen für Räumlichkeiten oder komplementäre Dienstleister wie Hotels, Restaurants und andere Versorgungseinrichtungen. Damit entsteht mehr und mehr ein stadtähnliches Gebilde und Fraport wächst die Rolle des „Stadtentwicklers“ zu. Mit Gateway Gardens und dem Airrail Center Frankfurt entstehen in unmittelbarer Nachbarschaft urbane Quartiere zum Arbeiten und Leben. Der Einbezug des nur sieben Kilometer entfernten Mönchhof-Geländes rundet das Immobilienportfolio von Fraport ab. Bei der Realisierung der Projekte werden höchste Normen für eine nachhaltige Entwicklung, beispielsweise beim Bau oder Betrieb von Gebäuden, angewandt. Das Projekt einer Airport City an sich ist bereits nachhaltig, ermöglicht es doch kurze Wege und die Nutzung von Synergieeffekten.

Verantwortung rund ums Produkt

Bei allen Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsplänen lassen wir eines nicht aus dem Blick: die Verantwortung für unser Produkt von „A bis Z“. Die Verpflichtung unseren Kunden, der Gesellschaft und der Umwelt gegenüber endet nicht damit, dass wir ein neues Terminal erstellen, eine neue Landebahn bauen oder der Passagier am Gate ins Flugzeug steigt. Unsere Qualitätsmanagement- und Kontrollsysteme, das Sicherheitsmanagement und viele unserer Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, dass Airlines, Passagiere, Mieter oder Besucher am Ende des Tages auf einen angenehmen, reibungslosen Aufenthalt am Airport Frankfurt zurückblicken können.

Eigentümer

Wert schaffen

Mit einer soliden Geschäftspolitik wollen wir den Wert des Unternehmens steigern und für eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals sorgen.

Fraport-Aktie

Die Fraport-Aktie ist eine nachhaltige Geldanlage. Und die einzige Aktie eines Flughafen-Betreibers, die es in die wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes geschafft hat.

Dividende

Unberührt vom Auf und Ab der Wirtschaft verfolgen wir eine Dividendenpolitik der Kontinuität.



In guten Händen

Mit dem Börsengang im Juni 2001 wurde die bis dahin ausschließlich im Besitz der öffentlichen Hand befindliche Flughafen Frankfurt/Main AG teilprivatisiert und in „Fraport AG“ umbenannt. Das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH sind Mehrheitsaktionäre, rund 38 % der Fraport-Aktien befinden sich in Streubesitz. Weitere Informationen zur Aktionärsstruktur finden sich auf Seite 35.

Aufgrund des Konsortialvertrags zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen. Die Beteiligungen von Lufthansa und anderen privaten sowie institutionellen Investoren stellen sicher, dass neben den öffentlichen auch privatwirtschaftliche Aspekte in der Unternehmensführung zur Geltung kommen.

Gemäß den Prinzipien einer guten Corporate Governance sind die Mitwirkungsrechte der Eigentümer klar geregelt (vgl. Kapitel „Unser Unternehmen“, S. 28 ff.). Die Hauptversammlung bildet neben der Internetpräsenz auch für Kleinaktionäre die breiteste Plattform, um sich über die bisherige und die künftige Unternehmensentwicklung zu informieren. Als Gremium liegt die Verantwortung für die Wahrung der Aktionärsinteressen beim Aufsichtsrat. Informationen über seine Zusammensetzung, die entsprechenden Ausschüsse sowie die Anzahl der Sitzungen im Jahr 2009 sind im Geschäftsbericht 2009, Seite 174 ff. zu finden.

Wert und Ertrag

Das Interesse unserer Eigentümer gilt neben unserer verkehrspolitischen Funktion der langfristigen Sicherung von Wert und Ertrag, das heißt, einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. So wollen wir die Substanz von Fraport kontinuierlich steigern, also Wert schaffen, das Eigenkapital angemessen verzinsen und die Mittel erwirtschaften, die zur Finanzierung der zukünftigen Entwicklung erforderlich sind. Die Zielerreichung wird gemessen an verschiedenen Kenngrößen wie Wertbeitrag, ROFRA (Return on Fraport Assets), Umsatz und Ergebnis.

Wertorientierte Steuerung

Zur Sicherung einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzernentwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz aus den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets x Kapitalkostensatz) und dem EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) als Ergebnisgröße ermittelt wird:

$$\text{EBIT} - \left(\frac{\text{Fraport-Assets}}{\text{Kapitalkosten}} \times \text{Kapitalkostensatz} \right) = \text{Wertbeitrag}$$

Eine umfassende Beschreibung der Komponenten und Mechanik der Wertbeitragsrechnung findet sich auf Seite 41 unseres Geschäftsberichts 2009.

Entwicklung des Wertbeitrags 2009

Aufgrund der intensiven, zukunftsgerichteten Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt wies der Wertbeitrag im Fraport-Konzern im vergangenen Jahr mit -61,6 Mio € zum ersten Mal seit dem Geschäftsjahr 2005 wieder einen negativen Wert aus. Grund für den negativen Wertbeitrag war neben der Investitionstätigkeit und dem hieraus resultierenden Anstieg der Fraport-Assets insbesondere der Rückgang des Konzern-EBIT von 359,2 Mio € auf 290,4 Mio €. (Auszug aus dem Geschäftsbericht 2009, S. 42. Detailliertere Angaben, unter anderem auch zum Wertbeitrag der Konzernsegmente, vgl. ebd., S. 41 ff.)

Operatives Geschäft und Bilanz

Das operative Geschäft von Fraport ist dadurch gekennzeichnet, dass wir zwar in einem Wachstumsmarkt tätig sind, aber die Luftverkehrsindustrie dennoch in starkem Maße den Folgen weltwirtschaftlicher Schwankungen ausgesetzt ist. In unserer Industrie erfordert Wachstum beträchtliche Vorinvestitionen unter der Voraussetzung eines aus Airline-Sicht attraktiven und profitablen Standorts. Wirtschaftszyklen und Investitionsbedarf laufen allerdings nicht immer synchron. Für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung setzen wir unser Ausbauprogramm auch in der aktuellen Krise – mit zeitlicher Anpassung, wo vertretbar – konsequent um. Damit nehmen wir kurz- bis mittelfristig bewusst gewisse Belastungen unserer Erfolgsrechnung und Bilanzstruktur in Kauf, auf Dauer ist deren Wirtschaftlichkeit jedoch mehr als gesichert.

Die Ausbauiinvestitionen spiegeln sich im starken Anstieg der Bilanzsumme und dem Rückgang der Eigenkapitalquote seit 2007 wider. Infolge der weltweiten Finanzkrise mit den negativen realwirtschaftlichen Konsequenzen, die auch unser Geschäft tangieren, gingen Umsatz, EBIT und Konzern-Jahresüberschuss zurück. Dies ist nicht erfreulich, aber gemessen an den Problemen auch in unserem Industriesektor haben wir uns gut behauptet und den langfristigen Kurs halten können.

Seit dem Börsengang haben wir auch verstärkt eine Portfoliostrategie zur Vermarktung unseres Know-hows über internationale Beteiligungen umgesetzt. Auch diese Maßnahmen zeigen sich inzwischen positiv in den Finanzzahlen.



Entwicklung des Wertbeitrags 2009 (in Mio €)

	2008	2009
EBIT	359,2	290,4
Fraport-Assets	3.419,1	3.705,6
Kapitalkosten vor Steuern	341,9	352,0
Wertbeitrag vor Steuern	17,2	-61,6
ROFRA	10,5 %	7,8 %

Umsatz und Ergebnis 2009

Der Fraport-Konzern hat im Geschäftsjahr 2009 Umsatzerlöse in Höhe von 1.972,6 Mio € erzielt. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 129,0 Mio € oder 6,1 %. Bereinigt um die Effekte aus dem Kauf und Verkauf von Anteilen an Beteiligungen lag der Umsatz im Fraport-Konzern mit 1.957,5 Mio € um rund 38 Mio € (1,9 %) unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Grund für den Umsatzrückgang auf bereinigter Ebene war insbesondere das im Vorjahresvergleich geringere Verkehrsaufkommen am Standort Frankfurt und eine Preisreduktion in der Bodenabfertigung. Umsatz- und ergebnissteigernd wirkten sich neben anderen Faktoren vor allem die Anhebung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt zum 1. Januar 2009 sowie die Auslandsaktivitäten des Fraport-Konzerns aus. Im Rahmen der Auslandsbeteiligungen flossen insbesondere die Geschäftsaktivitäten der Beteiligungen in Lima und Antalya sowie der im Geschäftsjahr 2008 geschlossene Managementvertrag in Saudi-Arabien (Riad und Jeddah) positiv in die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ein.

Das Konzern-EBITDA lag mit 552,9 Mio € um 47,8 Mio € unter dem Wert des Jahres 2008 (-8,0 %). Ursächlich für den Rückgang waren vor allem die im Vorjahresvergleich niedrigeren Verkehrszahlen am Standort Frankfurt. Bereinigt um Sonder- und Konsolidierungseffekte erreichte das EBITDA 536,0 Mio € und unterschritt den Vorjahreswert damit um 45,8 Mio € (-7,9 %). Die unbereinigte EBITDA-Marge ging leicht von 28,6 % auf 28,0 % zurück.

Aufgrund der anhaltenden Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt nahmen die Abschreibungen 2009 von 241,5 Mio € auf 262,5 Mio € zu. Der Wertminderung des Flughafens Frankfurt-Hahn im Jahr 2008 (22,9 Mio €) standen 2009 unter anderem eine Wertminderung im Bereich der Bodenverkehrsdienste in Höhe von 20,0 Mio € sowie ein Anstieg der Abschreibungen wegen der höheren anteiligen Konsolidierung der Beteiligung in Antalya gegenüber. Das EBIT nahm entsprechend deutlich um 68,8 Mio € auf 290,4 Mio € ab (-19,2 %). Nach Bereinigung der Sondereffekte war ein Rückgang um rund 24 % auf 281,9 Mio € zu verzeichnen.

Das Konzern-Ergebnis lag wegen der rückläufigen operativen Entwicklung sowie der Einmalzahlung im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement im Jahr 2008 mit 157,3 Mio € um 39,6 Mio € unter dem Vorjahreswert (-20,1 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ging entsprechend von 2,07 € auf 1,64 € zurück.

Weiterführende Angaben zur Umsatz- und Ergebnisentwicklung sind im Geschäftsbericht 2009, Seite 50 ff. zu finden.

Kenngrößen des Fraport-Konzerns (Angaben in Mio €, sofern nicht anders angegeben)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Umsatzerlöse	1.834,3	1.998,1	2.089,8	2.143,9	2.329,0	2.101,6	1.972,6
EBITDA	456,2	509,6	542,5	578,4	580,5	600,7	552,9
Konzern-Jahresüberschuss	118,4	141,9	168,4	239,1	228,2	196,9	157,3
Bilanzsumme (per 31.12.)	3.644,5	3.664,5	3.975,9	4.333,6	5.764,9	6.578,4	8.657,0
Eigenkapitalquote (in %)	51,7	53,8	52,2	51,8	41,6	36,5	28,2

Bilanzentwicklung im Zeichen des Ausbaus

Die Investitionen des Fraport-Konzerns erreichten im vergangenen Geschäftsjahr einen Betrag von insgesamt 1.438,3 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um rund 680 Mio €. Wesentlich dafür waren insbesondere die hohen Investitionen in den Standort Frankfurt, Investition in Finanzanlagen sowie die Aktivierung der zusätzlich erworbenen Anteile an der Gesellschaft, die den Flughafen Antalya betreibt.

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2008 nahm die Bilanzsumme des Fraport-Konzerns im Berichtszeitraum von 6.578,4 Mio € auf 8.657,0 Mio € zu, das ist ein Anstieg um rund 32 %. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Zunahme der lang- und kurzfristigen Vermögenswerte sowie die Zunahme der langfristigen Finanzschulden.

Das Eigenkapital des Fraport-Konzerns lag mit 2.582,9 Mio € leicht um 14,7 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2008 (+0,6 %). Ursächlich für den leichten Anstieg war insbesondere die Einstellung des nicht zur Ausschüttung vorgesehenen Jahresüberschusses der Fraport AG in die Gewinnrücklagen. Der Verkauf der Anteile am Flughafen Frankfurt-Hahn führte unterdessen zu dem Rückgang der Minderheitsanteile am Eigenkapital. Abzüglich des Bilanzgewinns und der Minderheitsanteile wurden die langfristigen Vermögenswerte damit zu 39,7 % durch das Eigenkapital gedeckt (Vorjahresquote bei 48,0 %). Die Eigenkapitalquote lag mit 28,2 % rund acht Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Weitere Informationen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage enthält der Geschäftsbericht 2009, Seite 57 ff.

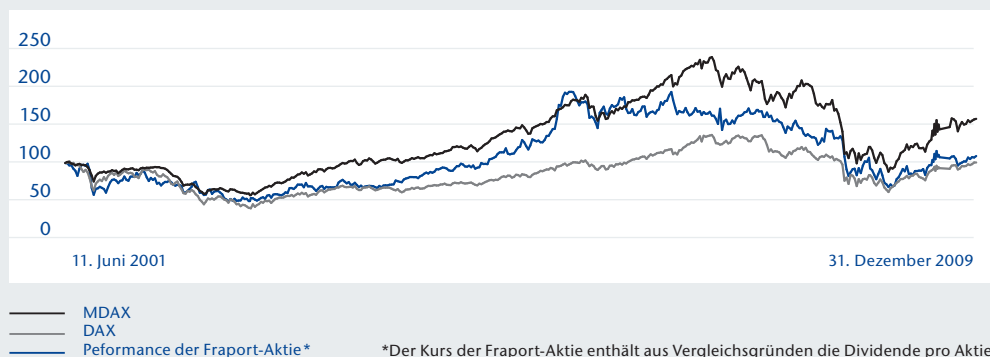
Die Fraport-Aktie

Nachdem sich der Aktienkurs ab Einführung des Titels im Jahre 2001 bis ins Jahr 2006/2007 etwa verdoppelt hatte, fiel er mit der einsetzenden Wirtschaftskrise bis unter den Einstandskurs. In seiner Entwicklung folgte der Kurs dabei dem MDAX-Index, der die mittelgroßen, in Deutschland an der Börse notierten Unternehmen beinhaltet. Allerdings erwies sich die Aktie als weniger volatil, Folge einer eher wertorientierten längerfristigen Perspektive für den Titel auch aus Sicht der Investoren.

Im vergangenen Jahr zeigte die Fraport-Aktie ähnlich den Aktienindizes DAX und MDAX eine insgesamt positive Entwicklung. Zwar geriet die Aktie Anfang 2009 noch einmal kräftig unter Druck und erreichte im März mit 22,46 € je Aktie ihren Jahrestiefstand, jedoch konnte sie sich im Jahresverlauf deutlich erholen und schloss mit 36,28 € je Aktie um 17,4 % über Jahresbeginn. Damit verlief die Entwicklung der Fraport-Aktie weitestgehend auf dem Niveau des DAX (+23,9 %), aber unterhalb der Entwicklung des MDAX (+34,0 %). Insgesamt lag der Kursverlauf der Fraport-Aktie jedoch im Rahmen der europäischen Wettbewerber der Fraport AG. Mit +9,6 % im Fall des Flughafens Wien, +24,8 % bei der Flughafen Zürich AG und +16,4 % bei der Aktie von AdP, Eigentümerin der drei Flughäfen in Paris, Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget, wiesen diese ähnliche Jahresperformances auf. Zum Jahresschluss lag die Marktkapitalisierung der Fraport AG bei rund 3,3 Mrd € (vgl. Geschäftsbericht 2009, S. 61).



Aktienkursentwicklung (in %)



Dividende

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Dividende pro Aktie (in €)	0,44	0,75	0,90	1,15	1,15	1,15	1,15
Dividendenrendite (in %)	1,9	2,4	2,0	2,1	2,1	3,7	3,2

* Dividendenvorschlag

Auch im Geschäftsjahr 2009 wurde die Fraport-Aktie erneut in den bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX, DJSI World und FTSE4Good-Index bestätigt. Eine Notierung in diesen Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, welche in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales vorbildlich sind.



Die SAM Group (Sustainable Asset Management) und die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC (PricewaterhouseCoopers) haben Fraport im Januar 2010 bereits zum dritten Mal in Folge in das Sustainability Yearbook aufgenommen. Fraport wird mit der Auszeichnung „SAM Silver Class 2010“ im Jahrbuch hervorgehoben (Vorjahr: „SAM Bronze Class“)

Dividende

Im Sinne einer kontinuierlichen Dividendenpolitik wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG der Hauptversammlung 2010 vorschlagen, eine Dividende auf dem Niveau des Vorjahres von 1,15 € je Aktie zu beschließen. Die Ausschüttungsquote würde damit bezogen auf den Jahresüberschuss der Muttergesellschaft (Fraport AG) von 175,7 Mio € bei 60,4 % liegen, beziehungsweise bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss, der den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbar ist, von 150,0 Mio € bei 70,8 %. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 63,7 % beziehungsweise 55,7 %.



Beschäftigte



Arbeitsplatzsicherheit

„Fraport ist für mich ein sehr sozialer Arbeitgeber. Mit dem Abschluss der neuen Luftsicherheitsverträge ist mein Arbeitsplatz weiterhin ungefährdet.“

Petra Franz, Bereich ASM-LO2, Luftsicherheit



Familienfreundlichkeit

„Als alleinerziehende Mutter schätze ich die flexiblen Arbeitszeiten und die Notfallbetreuung im Fluggi-Land, wenn ich einmal kurzfristig niemanden für mein Kind habe.“

Marie-Cecile Mehl, Bereich FBA-AT42, Informationsdienste

Bis 2020 schafft der Ausbau rund 25.000 zusätzliche Arbeitsplätze alleine am Flughafen Frankfurt.

Die positive Entwicklung unseres Unternehmens wird getragen von der Leistung der Beschäftigten. Ihre Qualifikation, ihr Einsatz und ihr Auftreten sind Grundlage für die Zufriedenheit unserer Kunden und für unseren Erfolg. Ein attraktiver Arbeitgeber zu sein ist deshalb für das Ansehen und die Wettbewerbsfähigkeit des Fraport-Konzerns essenziell.

Es geht aber um mehr als die Sicherung des Unternehmenserfolgs. Fraport hat eine lang zurückreichende Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Wir möchten nicht nur quantitativ ein großer Arbeitgeber, sondern auch gerecht und fair sein, indem wir unseren Beschäftigten für ihre Leistung und Einsatzbereitschaft einen Ausgleich zurückgeben, der angemessene Löhne und Gehälter einschließt sowie auch Leistungen darüber hinaus. Wir bieten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik, die auch das Führungsverhalten prägt.

Die Entwicklung von Fraport ist auf Wachstum ausgerichtet, auch wenn die aktuelle wirtschaftliche Krise den Trend kurzfristig bremst. Dies bedeutet, dass wir in Zukunft mehr Menschen einen Arbeitsplatz bieten können. Aber auch diejenigen, die schon heute bei Fraport arbeiten, sollen „wachsen“ – die persönliche Entwicklung jeder Mitarbeiterin und jedes Mitarbeiters ist uns wichtig. Nicht zuletzt erfordert auch der demografische Wandel, der in Zukunft zu einer Verknappung des Angebots an qualifiziertem Personal führen wird, eine Beschäftigungspolitik, die uns gleichermaßen für Berufsanfänger wie für erfahrene und ältere Arbeitnehmer zu einem attraktiven Arbeitgeber macht. So arbeiten wir ständig daran, die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns mit den individuellen Lebensentwürfen unserer Beschäftigten auszubalancieren. Flexible Arbeitszeiten im Rahmen des betrieblich Möglichen, eine partnerschaftliche Beschäftigungspolitik und breit gefächerte Aus- und Weiterbildungsangebote spielen dabei ebenso eine Rolle wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.



Zukunftsvertrag 2018

„Natürlich mussten wir Zugeständnisse machen. Aber mein Monatslohn ist gesichert. Und unsere Arbeitsplätze auch. Für mich ein fairer Kompromiss.“

Matthias Wollny, Gepäckmeister, Bereich BVD-IG2

Beschäftigtenzahlen 2009: veräußerungsbedingt rückläufig

Im Jahr 2009 beschäftigte der Fraport-Konzern durchschnittlich 19.970 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte), das sind 3.109 weniger als im Vorjahr. Der Rückgang ist vor allem verursacht durch den Verkauf unserer personalintensiven Tochtergesellschaft ICTS Europe zum 1. April 2008 sowie den Verkauf unserer Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn am 2. Februar 2009. In geringerem Umfang musste die Zahl der Beschäftigten auch der rückläufigen Verkehrsmenge angepasst werden, insbesondere bei Luftsicherheitsleistungen, aber auch bei den Bodenverkehrsdiensten am Standort Frankfurt (vgl. dazu auch Geschäftsbericht 2009, S. 63).

Dies ist auch der wesentliche Grund dafür, dass die Anzahl der Beschäftigten bei der Fraport AG ebenfalls leicht gesunken ist, von 11.557 auf 11.306. Die Reduktion wurde über die natürliche Fluktuation erreicht, betriebsbedingte Kündigungen gab es nicht. Die Zahl der „FRAzubis“ konnte – wie in den Vorjahren – mit rund 320 konstant gehalten werden.

Beschäftigte 2008/2009		
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (IFRS)	2008	2009
Fraport-Konzern gesamt	23.079	19.970
darin: Fraport AG	11.557	11.306
darin: in Frankfurt	17.996	17.441
darin: außerhalb Deutschlands	4.542	2.209
nach Segmenten		
Aviation	6.674	6.315
Retail & Real Estate	594	604
Ground Handling	8.443	8.276
External Activities & Services	7.368	4.775

Fluktuation Fraport AG (Stammbeschäftigte)		
	2008	2009
Kündigungen durch den Mitarbeitenden	91	49
Kündigungen durch das Unternehmen	11	8
Verrentungen	41	32
Externe Neueinstellungen	138	73

Den folgenden Ausführungen liegen ebenfalls Konzerndaten zugrunde. Allerdings handelt es sich um stichtagsbezogene Werte, sie basieren auf den Angaben der 14 mitarbeiterstärksten Unternehmen im Konzernverbund (= 99 % aller Konzernbeschäftigten) und sie berücksichtigen Tochtergesellschaften auch dann zu 100 %, wenn sie nur quotale konsolidiert werden. Letzteres dient einer adäquaten Berechnung von Kennzahlen. Die entsprechenden absoluten Personalzahlen sind dem Datenanhang zu entnehmen, Seite 82 ff.

Leistungs- und erfolgsbezogene Vergütung mit sozialer Komponente

Die Fraport AG hat bereits 2001 ein leistungsorientiertes Vergütungssystem eingeführt, das die Bezahlung gemäß dem Tarif des öffentlichen Dienstes ergänzt. Grundlage für die jährliche leistungsorientierte Einmalzahlung ist eine systematische Leistungsbeurteilung jedes Beschäftigten – teilweise unter Einbezug der Erreichung individuell vereinbarter Ziele. Der erfolgsbezogene Bonus, der sich am wirtschaftlichen Ergebnis des Konzerns orientiert, variiert von Jahr zu Jahr.

Zudem erhält jeder Mitarbeitende als Beteiligung am Unternehmenserfolg eine jährliche Sachzuwendung – für 2009 sind es 600 € – in Form von Gutscheinen für Waren, Reisen oder das Tanken an der betriebseigenen Personaltankstelle. Die Kollegen, die im harten Winterdienst des Jahres 2009 tätig waren, erhalten zusätzlich eine Prämie von 100 €.

Rund 55 % unserer Mitarbeitenden, darunter auch Beschäftigte aus neun Tochterunternehmen, beteiligten sich zudem am Mitarbeiteraktienprogramm, über das die Beschäftigten zu Sonderkonditionen Aktien des Unternehmens erwerben können. Auch dies ein Ausdruck unseres Bestrebens, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig am Unternehmenserfolg teilhaben zu lassen.

Neben der Bezahlung kommen die Beschäftigten der Fraport AG in den Genuss spezieller Sozialleistungen. Hierzu gehören beispielsweise die Zusatzversorgung des öffentlichen Dienstes für die Altersrente oder die Leistungen unseres Unterstützungsvereins, der neben Beiträgen zu den Krankenkassenprämien auch Zuschüsse zum Beispiel für Brillen, Zahnersatz oder sonstige Hilfsmittel leistet. Bei Bedarf stehen die Leistungen auch Ehepartnern, Kindern oder Hinterbliebenen von ehemaligen Beschäftigten zu.

Mitarbeiterzufriedenheit „befriedigend“

Im August und September 2009 – also vor dem Hintergrund der schweren Wirtschaftskrise und schwebenden Verhandlungen über die Zukunft der Bodenverkehrsdienste – fragten wir im zehnten Jahr beziehungsweise für den Konzern zum vierten Mal die Zufriedenheit unserer Beschäftigten ab.* Das Ergebnis der „Barometer“-Umfrage liefert mit einer Rücklaufquote von 52 % (Vorjahr 55 %) bei der Fraport AG ein differenziertes Stimmungsbild in neun Dimensionen, die von „Betriebsklima“ über „Fachliche Kompetenz des Vorgesetzten“ bis zu „Arbeitsplatzsicherheit“ reichen. Die Ergebnisse wurden im Fraport-internen „Skynet“ veröffentlicht. Trotz der Unsicherheit über die weitere Entwicklung in Teilbereichen des Unternehmens blieb die Gesamtnote sowohl bei der Fraport AG als auch im Konzern nahezu unverändert bei „befriedigend“. Die Detailanalyse soll Anhaltspunkte dafür liefern, in welchen Bereichen vorrangig Verbesserungen anzustreben sind.



Von der Gleitzeit zur Lebensarbeitszeit

Neben Bezahlung und Sozialleistungen spielen auch die Arbeitsbedingungen eine große Rolle für die Arbeitszufriedenheit. Flexible Arbeitszeiten, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben erleichtern, werden für Beschäftigte immer wichtiger. Auch die Unternehmen profitieren von variablen Arbeitszeitmodellen. Diese erlauben es, saisonale oder konjunkturelle Schwankungen auszugleichen und tragen zur Sicherung personeller Ressourcen bei. Fraport entspricht dem Bedarf nach Arbeitszeitflexibilisierung mit einer Vielzahl von Arbeitszeitmodellen, die von Gleitzeit und Teilzeit über Telearbeit bis hin zur Wunschdienstplanung für Schichtbeschäftigte reichen. Im Jahr 2009 waren 1.962 Mitarbeitende oder 16,2 % der Belegschaft in Teilzeitarbeitsmodellen (inklusive Altersteilzeit) tätig, konzernweit waren es 2.869 beziehungsweise 14,0 %. Auf großes Interesse stößt auch das Lebensarbeitszeitkonto. Auf diesem Langzeitkonto werden geleistete Überstunden, Resturlaub und sonstige Zeitguthaben auf Wunsch der Beschäftigten gutgeschrieben. Sofern die internen Abläufe es zulassen, sind davon längere bezahlte Freistellungen möglich oder der vorzeitige Ausstieg aus dem Erwerbsleben.

Partnerschaftlich zum Erfolg

Die Entwicklung von Fraport erfordert sowohl im Hinblick auf den langfristigen Wachstumstrend als auch hinsichtlich kurzfristiger Beeinträchtigungen wie der aktuellen wirtschaftlichen Krise die ständige Anpassung und Optimierung des Arbeits-

umfelds für unsere Beschäftigten. Ob Bezahlung, Sozialleistungen oder Arbeitsbedingungen, wir verfolgen dabei einen partnerschaftlichen Ansatz. Seit dem Jahr 2002 werden die Anliegen der Mitarbeitenden in den Beteiligungsgesellschaften durch den Konzernbetriebsrat wahrgenommen. Die Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretungen erfolgt nach den Grundsätzen von Vertrauen und Transparenz sowie im Sinne eines Dialogs auf Augenhöhe.

Das vergangene Jahr war in dieser Hinsicht besonders herausfordernd. Denn 2009 wurden die außerbetrieblichen Rahmenbedingungen im Unternehmen vor dem Hintergrund der dringend erforderlichen Entwicklung langfristig tragfähiger Strukturen für die operativen Bereiche neu verhandelt. In diesem Zusammenhang wurde der TVöD um einen branchenspezifischen Zusatz ergänzt. Dass dies ohne Streik zu einem für beide Seiten zufriedenstellenden Ergebnis führte, spricht für die Mitbestimmungskultur unseres Unternehmens. Mit dem Ende 2009 zwischen Fraport und dem Betriebsrat der Fraport AG abgeschlossenen „Zukunftsvertrag 2018“ haben wir gemeinsam erreicht, das individuelle Einkommen aller Beschäftigten auf dem derzeitigen Niveau zu halten und gleichzeitig durch einen gestaffelten Abbau

„Durch die Bereitschaft der gesamten Belegschaft, finanzielle Einschnitte zu akzeptieren, war es möglich, die Bodenverkehrsdienste im Konzern zu halten.“

Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender

* Das Konzern-Barometer umfasst die Fraport AG, acht Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt und die Beschäftigten der ausländischen Standorte in Lima sowie Varna und Burgas.

Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik.

von außer- beziehungsweise übertariflichen Leistungen ab 2010 und durch die Einführung neuer Tarife die Wettbewerbsfähigkeit der Bodenverkehrsdienste zu sichern (vgl. Kapitel „Unser Unternehmen“, S. 28 ff.).

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Gestaltung des Arbeitsumfelds war die Ende 2009 mit dem Betriebsrat geschlossene Konzernbetriebsvereinbarung zum Verhalten am Arbeitsplatz. In ihr werden die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, des partnerschaftlichen Verhaltens am Arbeitsplatz, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt, auch Diversity genannt, festgeschrieben. Überwacht wird ihre Einhaltung durch eine im Vorstandsressort des Arbeitsdirektors angesiedelte Beauftragte für Gleichbehandlung, die bei Verstößen über Sanktionen entscheidet, welche vom klärenden Gespräch bis zur Kündigung reichen können.



Chancengleichheit am Arbeitsplatz

Um die Position gut ausgebildeter Frauen mit fachlich und persönlich hoher Kompetenz im Unternehmen zu stärken, haben wir die „Betriebsvereinbarung zur Chancengleichheit für Frauen und Männer“ als Richtschnur für unser Handeln

im Unternehmen implementiert. Zur Realisierung von Chancengleichheit von Frauen und Männern wendet die Fraport AG das Konzept Total E-Quality-Methode (TEQ) an. Außerdem sind wir seit vielen Jahren bemüht, mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen. Diesem Zweck dient unter anderem unsere Teilnahme an einem unternehmensübergreifenden Cross-Mentoring-Programm. Ziel ist es, Frauen in Führungspositionen mithilfe eines Mentors beim Ausbau ihrer Führungskompetenzen zu unterstützen. Im Jahr 2009 hat Fraport sechs „Tandems“ gebildet.

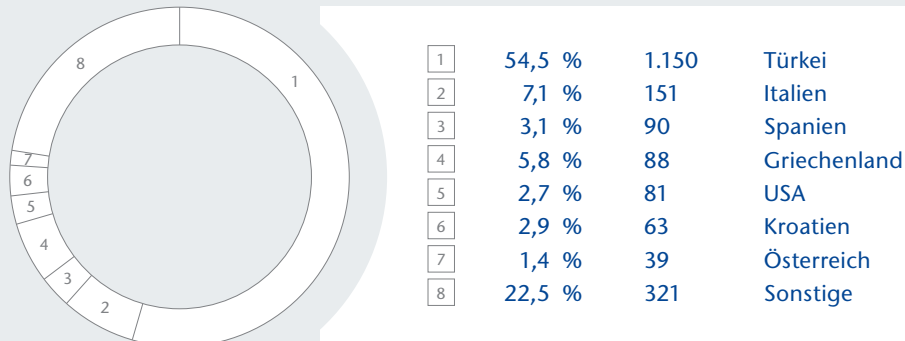
Der Frauenanteil bei der Fraport AG lag 2009 bei 18,7 %. Konzernweit lag der Frauenanteil bei 23,0 %. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen betrug bei der Fraport AG 17,6 % und konzernweit 25,8 %.

Der Förderung der Chancengleichheit dienen auch Angebote für die bessere Vereinbarkeit von beruflichen und privaten Aufgaben. Der Familienservice bietet Beratung und Unterstützung bei der Betreuung von Angehörigen: von der Nachhilfe für die Kinder bis zur Pflege bedürftiger Eltern. Am Frankfurter Flughafen ermöglicht zudem das Fluggi-Land eine flexible Kinderbetreuung, die auch ad hoc in Anspruch genommen werden kann. Geöffnet ist die Einrichtung an sieben Tagen in der Woche von 6 bis 22 Uhr.

In Sachen Gleichstellung tun wir aber auch etwas für die Männer, genauer gesagt für die Väter. Ziel: den Vätern die Angst vor einem Karriereknick zu nehmen. Männer in Elternzeit sollen bei Fraport Normalität werden. Die Aktivitäten tragen erste Früchte: Bislang waren durchschnittlich etwa 150 Mitarbeiter pro Jahr in Elternzeit, davon bis zu fünf Männer. Im laufenden Jahr sind es bereits 25.



Ausländische Arbeitnehmer Fraport AG nach Herkunftsland



Die vereinten Nationen von Fraport: Vielfalt und Integration sind selbstverständlich

In der Wahrnehmung unserer gesellschaftlichen Verantwortung gehen wir über die Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen im Unternehmen hinaus. Toleranz jeder Person und der kulturellen, religiösen und ethnischen Vielfalt von Beschäftigten aus 74 Nationalitäten gegenüber sind uns wichtig. Fraport bringt den individuellen religiösen Anschauungen Respekt und Wertschätzung entgegen und engagiert sich entsprechend: Ein deutliches Signal sendet in diesem Zusammenhang die jährlich am Flughafen Frankfurt stattfindende „Abrahamische Feier“. Als gemeinsame Veranstaltung von Juden, Christen und Muslimen gibt sie Menschen, die sich zu einer dieser drei Weltreligionen bekennen, die Gelegenheit, sich im Glauben zu begegnen und voneinander zu lernen.

Ein anderes wichtiges Anliegen ist für uns die Beschäftigungslage behinderter Menschen in unserer Gesellschaft. Sie ist immer noch ein Problem – trotz staatlicher Vorgaben und Verpflichtungen für die Unternehmen. Auch hier sehen wir uns in der Pflicht, unserer Rolle als sozialer Arbeitgeber gerecht zu werden. Mit einem Anteil von rund 10 % liegen wir bei der Integration von Behinderten bei der Fraport AG seit Jahren deutlich über der gesetzlichen Mindestquote von 5 %. Die personalintensive Sicherheitstochter FraSec hat 2009 eine Vereinbarung zur Integration von Menschen mit Behinderung geschlossen.

Aus- und Weiterbildung: Gut für uns, gut für alle

Junge und motivierte Talente mit hochwertigen Ausbildungsangeboten für unser Unternehmen zu begeistern und ihr Innovationspotenzial für die Zukunft des Fraport-Konzerns zu nutzen ist eines der zentralen Ziele unserer Personalpolitik. Um die Folgen des schon heute spürbaren Fachkräftemangels zu mildern, streben wir zudem danach, das Leistungsvermögen unserer älteren Mitarbeiter dauerhaft zu sichern. Ihr im Laufe vieler Berufsjahre erlangtes Fach- und Erfahrungswissen sind für unsere Wettbewerbsfähigkeit auch künftig unverzichtbar. Weiterbildung ist so eine unserer Antworten auf den demografischen und sozialen Wandel. Wir wollen unsere Mitarbeitenden beschäftigungsfähig halten, indem wir sie weiterqualifizieren und ihnen Entwicklungschancen bieten. Insgesamt investieren wir pro Jahr rund 18,1 Mio € in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden.



Ausbildungsplatz Flughafen

Wer Jugendliche fördert, ausbildet und qualifiziert, schafft gesellschaftliche Stabilität und stärkt die wirtschaftliche Entwicklung. Mit der Ausbildung und Qualifizierung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen nimmt Fraport gesellschaftliche Verantwortung wahr. Als einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region gestalten wir ein differenziertes Ausbildungsplatzangebot, das junge Menschen mit den unterschiedlichsten Voraussetzungen anspricht: Hauptschüler, Abiturienten oder auch arbeitslose Jugendliche mit Integrationsdefiziten. Die jährliche Einstellungszahl von 110 Auszubildenden wurde im Zukunftsvertrag 2018 verbindlich festgeschrieben. Zusätzlich bieten wir bis zum Ende 2018 allen Auszubildenden, die persönlich und fachlich geeignet sind, nach der bestandenen Abschlussprüfung eine zunächst auf ein Jahr befristete Weiterbeschäftigung an. Darüber hinaus wurde im Zukunftsvertrag die Garantie auf ein anschließendes Arbeitsplatzangebot festgeschrieben.

Am 1. September 2009 begannen wiederum 110 „FRAzubis“ eine Ausbildung in sechs kaufmännischen sowie 15 technischen Ausbildungsberufen. Die Ausbildungsqualität schlägt sich nieder in den guten Ergebnissen der Abschlussprüfungen. Nahezu alle FRAzubis bestehen die Prüfungen, die Resultate liegen häufig um eine ganze Note besser als der Kammerdurchschnitt, die Abbrecherquote liegt bei nur 5 %. Die Ausbildung wird ständig unseren betrieblichen Belangen angepasst.



Investitionen in die Ausbildung junger Menschen sind Investitionen in die Zukunft.

Deutscher Förderpreis
Jugend in Arbeit

Das Besondere einer Lehre bei Fraport ist, dass schon die berufliche Erstausbildung internationale Erfahrungen ermöglicht. Schrittweise konnten wir die Anzahl von Praktika im Ausland erhöhen, inzwischen können wir vielen Auszubildenden einen solchen Aufenthalt ermöglichen.

An Bedeutung gewinnt auch die Kombination einer praktischen Ausbildung im Betrieb mit einem Studium an einer Fachhochschule oder einer dualen Hochschule mit dem Ziel eines Bachelor-Abschlusses. Zur Wahl stehen sieben verschiedene Fachrichtungen.

Insgesamt blicken wir auf eine stolze Ausbildungsbilanz zurück: Zwischen 1990 und Ende 2009 hat Fraport 1.753 junge Menschen ausgebildet, von denen rund 60 % noch heute im Konzern tätig sind.

In der Region arbeiten wir eng mit Schulen und Universitäten zusammen. 2009 konnten wir rund 150 Schülerinnen und Schülern wieder Einblicke in die Berufswelt gewähren, 90 Praktikanten haben bei uns Station gemacht und 57 Studierende haben bei Fraport ihre wissenschaftliche Arbeit geschrieben.

Chancen eröffnen: Zehn Jahre „Jugend mobil“

Neben dem regulären Lehrstellenangebot bilden wir seit 1999 jedes Jahr 24 junge Männer, die ansonsten wenig Chancen zur beruflichen Ausbildung und Qualifizierung haben, zum Flugzeugabfertiger aus. Nach dieser zweijährigen Ausbildung haben sie die Chance, eine Prüfung an der Industrie- und Handelskammer abzulegen. „Jugend mobil“ ist ein Programm der Bundesregierung, in dem wir gemeinsam mit der Agentur für Arbeit Jugendliche für den Einstieg in das Arbeitsleben qualifizieren.

Inzwischen wurden 150 junge Männer nach erfolgter Ausbildung übernommen, 54 befinden sich zurzeit in der Ausbildung. Die Erfolgsquote liegt bei 80 %.

Von der Uni zu Fraport

Zur Sicherung des Nachwuchses an Fach- und Führungskräften wurde auch das Trainee-Programm fortgesetzt. Im Oktober 2009 haben erneut 15 Trainees eine Tätigkeit bei Fraport begonnen. Das Trainee-Programm führt durch drei Abteilungen, eine davon im Ausland, dauert ein Jahr und erleichtert Hochschulabsolventen den unterschiedlichsten Studiengänge den Einstieg ins Unternehmen. Von den seit 1996 eingestellten 139 Trainees sind heute noch rund 60 % bei der Fraport AG tätig.

Lebenslanges Lernen

Heute reicht eine Ausbildung nicht mehr für das ganze Berufsleben aus. Technologischer Fortschritt und soziale Entwicklungen fordern jedem Beschäftigten ständiges Lernen ab. Bei Fraport unterstützen wir dies mit eigenen Weiterbildungsprogrammen für alle Tätigkeitsbereiche und Phasen des Berufslebens und mit besonderer Förderung des selbstbestimmten Lernens. Damit tragen wir auch der Altersstruktur unserer Belegschaft Rechnung: Der Altersdurchschnitt bei der Fraport AG liegt bei 42,8 Jahren beziehungsweise an allen deutschen Standorten immerhin noch bei 40,5 Jahren.

Das Fraport-College und die Fraport-Academy bieten Fach- und Führungskräften ein breites Angebot maßgeschneiderter, fachbezogener Weiterbildungen sowie fächerübergreifende Seminare und Workshops zum Thema Führung, Kommunikation oder interkulturelle Kompetenz. Im Rahmen des selbstbestimmten Lernens unterstützt die Fraport AG Mitarbeitende bei der Realisierung selbst gewählter Programme. Gefördert wird dies zum Beispiel mit „E-Learning“ oder die „Qualification Card“. Letztere umfasst EDV- und Fremdsprachenkurse sowie Seminare zur Persönlichkeitsentwicklung und Betriebswirtschaftslehre, die in der Freizeit besucht werden können. Das Unternehmen trägt die Kursgebühren. 2009 haben die Konzernbeschäftigten durchschnittlich rund vier Tage für ihre Weiterbildung genutzt.

Auf eine Frage: Peter Schmitz, Vorstand Operations
Wie wichtig ist Arbeits- und Gesundheitsschutz für Fraport?

„Sehr wichtig. Viele Beschäftigte arbeiten unter widrigen Wetterbedingungen wie Kälte, Hitze, Nässe. Da die Flugzeuge unserer Kunden nur in der Luft Geld verdienen, entsteht ein ständiger Zeitdruck, um die Qualität der Umsteigefunktion des Drehkreuzes Frankfurt weiter hochzuhalten, gegebenenfalls noch zu steigern. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass dieser Druck nicht zulasten der Mitarbeitergesundheit geht.“



Wissens- und Ideenmanagement

Neben dem Zugang zu neuem Wissen ist es für ein dynamisches Unternehmen auch wichtig, das gesammelte Know-how seiner Mitarbeitenden zu sichern. Der Wechsel von Fach- und Führungskräften, gleich ob aus Altersgründen oder wegen der Übernahme einer neuen Aufgabe, stellt immer eine große Herausforderung dar. Um Wissens- und Erfahrungsverluste zu begrenzen, werden bei uns Wissensstafetten, Prozesse der moderierten Wissensübergabe genutzt.

Weitere Bausteine des Fraport-Wissensmanagements sind die sogenannten Goldenen Seiten, ein Expertennetzwerk von 270 Kolleginnen und Kollegen, und ein firmeninternes „Skywiki“ mit 570 angemeldeten Benutzern und 2.700 Artikeln.

Das vorhandene Know-how aller Beschäftigten zu nutzen ist auch der Ansatzpunkt für das Ideenmanagement bei Fraport. Die gesammelte Kreativität aller wird im betrieblichen Vorschlagswesen gebündelt, umsetzbare Ideen werden angemessen honoriert. 2009 wurden 669 Ideen eingereicht, davon konnten 121 einen Nutzen von zirka 783.000 € erzielen. An die Entwickler der Ideen wurden Prämien in Höhe von rund 232.000 € ausbezahlt.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Mehr als zwei Drittel unserer Beschäftigten arbeiten im Schichtbetrieb, viele im Freien, zeitweise unter widrigen Witterungsbedingungen. Viele Tätigkeiten sind körperlich fordernd und der Zeit-

druck, unter dem wir alle stehen, trägt ebenfalls zur Belastung bei. Schließlich birgt auch der tägliche Kontakt mit vielen Tausenden von Reisenden gesundheitliche Risiken, wie SARS oder kürzlich H1N1 gezeigt haben. Daraus erwächst uns eine besondere Verantwortung für die Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, das körperliche, seelische und psychosoziale Wohlbefinden seiner Mitarbeitenden durch umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes nachhaltig zu fördern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, ganzheitliche Gesundheitskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternden Belegschaft zugeschnitten sind.

Der großen Bedeutung des Themas entsprechend, wurden zwei Nachhaltigkeitsziele für den Arbeits- und Gesundheitsschutz in unserer Strategie bis 2020 festgeschrieben:

„Wir wollen unsere Gesundheitsquote steigern.“

„Wir reduzieren die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich.“

Die Gesamtverantwortung für die Umsetzung dieser Ziele im Fraport-Konzern tragen die operativen Bereiche, unterstützt vom Arbeits- und Gesundheitsschutz, der im Ressort des Arbeitsdirektors angesiedelt ist. Unter seiner Leitung tagt regelmäßig der Arbeitsschutzausschuss, der Ziele, Strategien und Maßnahmen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung konzernübergreifend berät und koordiniert. Alle Arbeitnehmer an den deutschen Standorten werden von Arbeitsschutzausschüssen vertreten.



Zur Zeit erproben wir eine neue Technik, die es ermöglicht, auch weiche Gepäckstücke mit einem Vakuumheber anzuheben.

Vorbeugen ist besser als heilen

Erste Priorität des Gesundheitsschutzes bei Fraport ist es, die Gesundheit aller Beschäftigten zu fördern und zu erhalten. Zu diesem Zweck bündelt das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport AG zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote. So profitieren unsere Beschäftigten nicht nur von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen, sondern auch von kostenlosen Gripeschutzimpfungen und maßgeschneiderten Präventionsprogrammen. Sie lernen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm kennen und erhalten wertvolle Tipps, etwa zur ergonomischen Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen.

Im Rahmen der Gesundheitsförderung werden aber auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen. So stehen Informationen zu einer allgemein gesundheitsorientierten Lebensweise, über Gesundheitsgefahren, beispielsweise durch HIV/Aids oder Noroviren, oder auch Programme zur Raucherentwöhnung zur Verfügung, die mehr als 700 Raucher bereits erfolgreich durchlaufen haben.

Angesichts der körperlichen Beanspruchungen durch die Arbeit speziell im Bereich der Bodenverkehrsdienste spielen gezielte Maßnahmen zur Vorbeugung gegen Rückenprobleme eine zentrale Rolle. Beschäftigte müssen obligatorisch ein Hebe- und Tragetraining absolvieren und haben darüber hinaus die Möglichkeit an verschiedenen Trainingsprogrammen zur Stärkung der Rückenmuskulatur teilzunehmen. Hierzu gehört unter anderem das vor rund zehn Jahren

eingeführte Angebot zu Rücken-Therapie und -Training (RÜTT). Dabei handelt es sich um ein computergestütztes, dokumentiertes und betreutes Training an speziellen Kraftgeräten für die wirbelsäulenstabilisierende Muskulatur. Rund 1.600 Beschäftigte haben bereits an diesem Programm teilgenommen. Studien belegen, dass Beschäftigte, die dieses Training in Anspruch nahmen, weniger Krankentage zu verzeichnen hatten. Testweise haben wir auch ein „Rückentraining auf der Dienststelle“ eingeführt, sodass Beschäftigte am Arbeitsplatz etwas für ihre Rückengesundheit tun können.

Allen Beschäftigten steht zudem der „Fitpoint“ offen, das Fraport-Fitnesscenter auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens, und die Teilnahme in einer unserer 23 Betriebssportgruppen.

Entlastung durch technische Hilfsmittel

Vorsorge und Förderung der körperlichen Fitness ist das Eine. Hinzu kommen im Sinne des präventiven Gesundheitsschutzes Maßnahmen zur Entlastung von körperlicher Arbeit. Technisches Hilfsmittel zum Gesundheitsschutz ist das Powerstow, ein seit 2006 im Ladebereich eingesetztes mobiles, flexibles Rollenbandsystem zur schnellen und ergonomischeren Beförderung von Gepäck im Laderaum des Flugzeugs. Entlastung soll auch die seit Anfang 2009 eingesetzte Vakuumhebetechnik bringen. Mit ihr lassen sich 90 % aller Gepäckstücke mit einem Maximalgewicht von 40 kg aus Containern oder von Gepäckwagen auf die Förderbänder heben.

Gesundheitsquote auf konstant hohem Niveau

Dank systematischer Vorsorge sowie zahlreicher Projekte und Aktionen zum Gesundheitsschutz, die die Experten des Fraport-Gesundheitsmanagements in Zusammenarbeit mit Arbeitsmedizin, Arbeitssicherheit, Betriebsrat, Schwerbehindertenvertretung, psychologischer Beratung und dem Servicecenter Soziales aufgelegt haben, hält sich die Gesundheitsquote auf konstant hohem Niveau. Für das Jahr 2009 betrug sie 93,77 %.

Die Krankenquote lag bei 6,05 % und der Anteil arbeitsunfallbedingter Fehlzeiten bei nur 0,18 %. Dabei wurden am Standort Frankfurt laut Statistiken der Unfallkassen auch 2009 keine Berufskrankheiten festgestellt.

Anhaltender Rückgang der Unfallzahlen

Trotz geringer arbeitsunfallbedingter Fehlzeiten bei Fraport gilt: Jeder Unfall ist ein Unfall zu viel. Wir setzen deshalb auch hier in starkem Maße auf Prävention, Schulung und systematische Schutzmaßnahmen. Am Standort Frankfurt koordinieren paritätisch besetzte Arbeitsschutzausschüsse alle Fragen des betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutzes und beraten das Management. Detaillierte Unfallanalysen, Informationsveranstaltungen und Sicherheitsgespräche führen dazu, dass trotz steigender Arbeitsbelastung die Arbeitsunfallzahlen von Jahr zu Jahr gesenkt werden können. Dieser Trend hält weiter an.

Im Berichtsjahr 2009 ereigneten sich in der Fraport AG bedauerlicherweise dennoch 301 meldepflichtige Arbeitsunfälle (2008: 330) mit der Folge von 4.991 Arbeitsausfalltagen. Das ist ein weiterer Rückgang der Unfallzahl um fast 10 %. Ein tödlicher Arbeitsunfall hat sich bei der Fraport AG seit zwölf Jahren nicht mehr ereignet.

Ein Konzern mit Grundsätzen

Wir sind ein Unternehmen, das sich zu ethischen Grundsätzen und Werten bekennt und für diese eintritt. Darüber hinaus sind wir überzeugt, dass soziale Verantwortung ein wichtiger Faktor für den langfristigen Erfolg des Unternehmens ist. Unser unternehmerisches Handeln soll im Einklang stehen mit international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere der Inter-

Eine hohe Gesundheitsquote und der kontinuierliche Rückgang der Unfallzahlen belegen den Erfolg unserer auf Vorbeugung gerichteten Programme.

national Labour Organisation (ILO), der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) und des UN Global Compact.

Nachhaltigkeitspolitik beschränkt sich bei Fraport nicht nur auf den Standort Frankfurt. Wir erwarten ökonomisch, ökologisch und sozial verantwortungsvolles Handeln auch von Unternehmen, an denen wir Mehrheitsbeteiligungen halten. Unsere Ziele für Arbeits- und Gesundheitsschutz, Ausbildung und Beschäftigung gelten weltweit.

Um ein faires Miteinander auch an den außereuropäischen Standorten zu gewährleisten, haben wir uns der Anerkennung der ILO-Kernarbeitsnormen und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen angeschlossen. Die ILO-Kernarbeitsnormen verbieten Zwangs- und Kinderarbeit, garantieren das Recht, Gewerkschaften zu bilden und die Interessen ihrer Mitglieder kollektiv zu vertreten, fordern Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern und untersagen Diskriminierung. Die OECD-Leitsätze erstrecken sich auch auf andere Bereiche, unter anderem die Offenlegung von Informationen, die Bekämpfung von Korruption und faire Geschäftspraktiken gegenüber den Verbrauchern. Zwar sind sie nicht rechtsverbindlich, dennoch setzen sie auch für Fraport einen Standard, den es in allen Konzerngesellschaften einzuhalten gilt. Indem wir Lieferanten und andere Geschäftspartner auf die Einhaltung der Leitsätze verpflichten, leisten wir auch über die Grenzen unseres Unternehmens hinaus einen Beitrag für gerechte Arbeitsbedingungen.



Umwelt und Region



Reduktion der CO₂-Emissionen

Bis 2020 wollen wir unsere CO₂-Emissionen um 30 % pro Verkehrseinheit senken.

CO₂-neutrale Entwicklung

Trotz Erweiterung der Kapazitäten soll die Fraport AG im Jahr 2020 nicht mehr CO₂ emittieren als 2005.

Nachhaltiges Bauen

Das Terminal 3 wird als „Öko“-Terminal realisiert und die Nutzung erneuerbarer Energiequellen angestrebt.

Flughafen und Umweltschutz zu vereinbaren, das gleicht auf den ersten Blick einem aussichtslosen Bemühen. Zu groß scheinen die Gegensätze zwischen dem Mobilitätsbedürfnis einerseits sowie Klima-, Lärm- und Ressourcenschutz andererseits. Doch die Größe der Aufgaben wird durch die Größe unseres Unternehmens zur Chance. Denn erst sie gibt uns die Möglichkeit, Verbesserungen im großen Maßstab durchzusetzen.

Der Luftverkehr bringt Licht und Schatten zugleich. Mit Steuereinnahmen, Arbeitsplätzen und einer erstklassigen Verkehrsanbindung trägt er maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei. Andererseits entstehen Belastungen, insbesondere durch den Fluglärm und die Emission von Klimagasen.

Der Erfolg unseres Unternehmens bemisst sich deshalb unter anderem daran, wie wir als Teil der Luftverkehrsindustrie auch unserer ökologischen Verantwortung gerecht werden.

Unsere Umweltpolitik

Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine Umweltpolitik für den gesamten Konzern verabschiedet. Diese Politik greift unter anderem die Prinzipien des UN Global Compact auf. Damit kommen die langjährigen Erfahrungen des Frankfurter Flughafens im Umweltschutz allen Konzernstandorten zugute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

– Die Fraport AG verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen. Dabei strebt die Fraport AG an, die Umwelt zu schützen und für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichere sowie gesundheitlich unbedenkliche Arbeitsbedingungen zu gewährleisten.

– Die Anwendung, die systematische Weiterentwicklung und die Verbesserung unserer Umweltmanagementaktivitäten gewährleisten, gesetzlichen Bestimmungen und regulatorischen Eingriffen zu genügen und führen zu kontinuierlichen Fortschritten in allen umweltrelevanten Themen.

Umweltmanagement

Wir fördern das Umweltmanagement in allen Konzernunternehmen.



_Im Bestreben, unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht zu werden, veranlassen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an allen Standorten, an denen wir tätig sind, mithilfe geeigneter Trainingsmaßnahmen zum verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

_Unser Geschäftsmodell unterstützt einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme.



_Wir wirken auf die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien hin, indem wir bei der Auswahl von Produkten und Dienstleistungen ökologische Kriterien anwenden.

_Wir informieren jährlich in einem Umweltbericht über unsere Umweltaktivitäten und -leistungen. Den Bericht werden wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie allen Interessierten zugänglich machen.

Geprüftes Umweltmanagement

Unser umfassendes Umweltmanagement trägt dieser Überzeugung Rechnung. Es konzentriert sich insbesondere auf die Themen Fluglärm, Ressourcenschonung und Energieeffizienz, Klimaschutz, lokale Luftqualität, Biodiversität sowie Wasser- und Abfallmanagement. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung

EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war mit der erste in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Die regelmäßige und aufwendige Überprüfung ist Ausdruck der Überzeugung, dass ein Flughafen unserer Größe im Wettbewerb nur dann dauerhaft bestehen kann, wenn er eine nachhaltige Umweltpolitik als einen kontinuierlichen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess betreibt.

Dass wir in diesem Feld durchaus erfolgreich sind, wurde uns erst kürzlich im Rahmen der Teilnahme am „Airport Carbon Accreditation“-Projekt (ACA) des ACI Europe bestätigt. Wir sind der erste europäische Flughafen-Betreiber, der erfolgreich akkreditiert wurde.

Zentrale Bausteine im Umweltmanagement der Fraport AG sind das Umweltkennzahlensystem mit vergleichenden Zeitreihen über viele Jahre, die internen Umweltbetriebsprüfungen, die Bewertung der Umweltaspekte und das Umweltprogramm. Basis für die Validierung nach EMAS ist eine detaillierte Umwelterklärung, die das Unternehmen alle drei Jahre herausgibt und die zuletzt Ende 2008 erschienen ist. In den dazwischenliegenden Jahren veröffentlicht Fraport eine verkürzte Umwelterklärung, die neben aktualisierten Daten und Kennzahlen auch Informationen zum Stand des Umweltprogramms enthält. Umwelterklärungen der Fraport AG finden Sie im Internet unter www.fraport.de

Das Versprechen der Luftfahrtindustrie

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), hierzulande als „Weltklimarat“ bekannt, hat Berechnungen vorgelegt, nach denen der Luftverkehr gut 2 % der CO₂-Emissionen weltweit verursacht. Der Anteil an den gesamten anthropogenen klimarelevanten Auswirkungen ist höher (vgl. S. 16). Zum Vergleich: Der Straßenverkehr hat einen Anteil von etwa 18 % (International Energy Agency, 2007). Im Kampf gegen den Klimawandel hat sich die Luftverkehrsindustrie freiwillig drei Ziele gesetzt:

Effizienz steigern

In der kommenden Dekade soll der Treibstoffeinsatz um jährlich 1,5 % reduziert werden.

Klimaneutral wachsen

Ab 2020 erfolgen Verkehrssteigerungen CO₂-neutral.

Als Unterzeichner des „Aviation Industry Commitment to Action on Climate Change“ verpflichtet sich die Fraport AG konzernweit auf das Ziel CO₂-neutralen Wachstums.

CO₂-Ausstoß halbieren

2050 will die globale Luftfahrt nur noch 50 % der Emissionen des Jahres 2005 ausstoßen.

Die Konzerntöchter werden in das Umweltmanagement grundsätzlich einbezogen. Derzeit realisiert ist dies vorrangig für einige der Unternehmen mit besonderer Umweltrelevanz. Am Standort Frankfurt ist das zum Beispiel die Fraport Cargo Services GmbH (FCS), die für die Fracht- und Gefahrgutabfertigung zuständig ist. Sie ist seit 2008 nach EMAS und ISO 14001 geprüft. Seit Mitte 2009 gehört auch die auf Flugzeugenteilung spezialisierte Beteiligungsgesellschaft N*ICE zum Kreis der EMAS- und ISO-14001-zertifizierten Unternehmen am Standort Frankfurt.

Um die Themen Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung mit größerem Nachdruck für den gesamten Flughafen voranbringen zu können, haben wir in Frankfurt eine unternehmensübergreifende Initiative ins Leben gerufen. Gemeinsam mit anderen am Flughafen ansässigen Unternehmen intensivieren wir im Rahmen des „Stakeholder Engagements“ den Austausch von Informationen und koordinieren die Zusammenarbeit bei umweltrelevanten Aktivitäten.

Weltweites Umweltengagement

In unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir uns verpflichtet, das Umweltmanagement an allen Standorten zu fördern. Als internationaler Flughafen-Manager sind wir mit Flughafen-Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv. Dabei richtet sich unser Hauptaugenmerk auf die Konzernflughäfen Varna, Burgas, Antalya und Lima sowie auf Konzerngesellschaften mit einem Flughafen-typischen Geschäftsfeld. An diesen Standorten unterstützen wir den Aufbau des Umweltmanagements.

Bulgarien: Varna Airport (VAR)
Umweltstandard: Vorbereitung ISO 14001

Bulgarien: Burgas Airport (BOJ)
Umweltstandard: Vorbereitung ISO 14001

Delhi: Indira Gandhi International Airport (DEL)
Umweltstandard: ISO 14001

Peru: Jorge Chávez International Airport Lima (LIM)
Umweltstandard: ISO 14001

Türkei: Antalya International (AYT)
Umweltstandard: ISO 14001

Senegal: Dakar Airport
Umweltstandard: Vorbereitung ISO 14001

Österreich: Fraport Ground Services Austria GmbH
Umweltstandard: ISO 14001

Umweltschutz global. Beispiel: Delhi

Fraport hält einen Anteil von 10 % am Flughafen der indischen Hauptstadt und ist über eine Tochtergesellschaft für Betrieb, Management und Entwicklung verantwortlich.

Im Jahr 2008 wurde in Delhi eine neue Start- und Landebahn eröffnet. Um das deutlich steigende Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt angemessen handhaben und steuern zu können, unterstützt die Fraport AG die Dehli International Airport Limited vor Ort. Sie begleitete die Einrichtung eines Umweltdepartments und half bei der Planung und dem Aufbau eines Umweltmanagementsystems.

Im Juni 2009 wurde dieses Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 erfolgreich zertifiziert. Damit ist Delhi der erste Flughafen in Indien, der nach diesen Regularien geprüft ist.

Unser Ziel: Lärmentwicklung von Verkehrsleistung entkoppeln

Ein zentrales Handlungsfeld unserer Umweltstrategie ist der Fluglärm. Vor dem Hintergrund der mit dem Ausbau einhergehenden Wachstumsprognosen setzt sich Fraport dafür ein, dass die Lärmentwicklung im Vergleich mit der Verkehrsmenge unterproportional ansteigt.

Eine unserer Maßnahmen im Rahmen des aktiven Lärmschutzes ist eine lärmbezogene Komponente in der Entgeltordnung. Erstmals eingeführt wurden die „Lärmentgelte“ bereits 1993. Seitdem wird die zugrunde liegende Einteilung der Flugzeugmuster in Lärmkategorien jährlich überprüft, aktualisiert und verfeinert. Das Besondere daran ist, dass die Einteilung auf dem im Umland gemessenen Lärm basiert. Derzeit enthält die Entgeltordnung acht Lärmkategorien, im Laufe des Jahres 2010 soll diese Einteilung jedoch auf zwölf Kategorien erweitert werden. Die lärmabhängigen Entgelte zielen darauf ab, einen erheblichen finanziellen Anreiz zum Einsatz von möglichst leisen Flugzeugen zu bieten. Die Lärmkomponenten der Start- und Landeentgelte werden nachts in eine Nachtrandzeit und eine Nachtkernzeit (23 bis 4:59 Uhr) unterteilt. Starts und Landungen in der Nachtkernzeit sollen für die Fluggesellschaften finanziell unattraktiv sein.

Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes

Im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau sind zahlreiche, auch von uns eingebrachte Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz festgelegt worden:

- _Kontingentierung geplanter Flugbewegungen in der Nacht
- _Lärmschutzeinrichtung für Triebwerksprobeläufe
- _Beschränkung der von Hochbauten und Speditio-nsflächen ausgehenden Lärmemissionen
- _Intensivierung der Fluglärmüberwachung durch

zusätzliche Messeinrichtungen und regelmäßige Modellrechnungen

_Betriebsbeschränkungen für Flugzeuge, die nicht dem Stand der Technik entsprechen

_Beschränkung des Umkehrschubs auf die unterste Laststufe „Leerlauf“, Notfälle ausgenommen

Zurzeit gibt es unter anderem Nachtflugbeschränkungen in festgelegten Zeiträumen und auf bestimmten Routen, Lärmkontingentierungen in der Nacht und das Continuous-Descent-Approach-Verfahren (vgl. Glossar). Weitere Informationen hierzu finden Sie im Umweltbericht 2008, der auch im Internet veröffentlicht ist.

Fluglärmbelastung Leq(3)

für Tag und Nacht in dB(A) sowie Anzahl der Fluglärm-Maximalpegel über 72 dB(A) pro Nacht

	Mai–Okt. 2009		Anzahl LASmax > 72 dB(A) pro Nacht	Mai–Okt. 2008		Anzahl LASmax > 72 dB(A) pro Nacht
	Leq(3)			Leq(3)		
	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
Offenbach-Lauterborn	59	54	7,6	60	54	8,4
Offenbach-Bieber	57	51	1,9	58	52	2,4
Zeppelinheim	50	49	1,9	50	50	2,5
Opelbrücke	60	54	12,7	60	54	13,8
Raunheim	62	56	15,4	62	57	18,8
Eddersheim	59	49	0,6	59	50	0,6
Kelsterbach	53	49	1,1	53	49	1,4
Neu-Isenburg-Rathaus	57	52	3,6	57	53	3,5
Flörsheim	55	41	0,1	55	42	0,1
Bad Weilbach	59	47	1,8	60	48	2,4
Okriftel	51	46	0,0	52	46	0,1
Groß-Gerau-Nord	51	50	2,8	52	51	3,4
Nauheim	53	51	3,5	53	52	4,2
Groß-Gerau-West	53	52	3,9	54	53	4,7
Frankfurt-Süd	59	54	7,2	59	54	6,6
Neu-Isenburg-Nord	55	51	2,2	56	51	2,1
Frankfurt-Oberrad	54	48	1,1	54	48	1,2
Worfelden	56	53	6,0	57	53	5,2
Klein-Gerau	55	52	4,1	56	52	3,7
Büttelborn	56	53	6,1	56	53	4,4
Mörfelden-West	56	52	2,6	57	52	3,2
Forsthau	57	54	10,5	57	54	10,1
Weiterstadt	53	50	1,9	54	50	2,0
Gräfenhausen	55	52	5,3	55	52	4,2
Mörfelden-Süd	55	51	1,4	55	51	1,5
Bischofsheim	56	49	2,7	56	50	2,9
Westbetriebsanteil (%)	68	72		68	70	

Mit dem neuen Fluglärmgesetz vom 7. Juni 2007 trat gleichzeitig als zentrales Beurteilungskriterium für die Fluglärmbelastung der energieäquivalente Dauerschallpegel Leq(3) tags und nachts in Kraft. Ergänzend dazu wurde ein Pegelhäufigkeitskriterium für die Nacht eingeführt. Für die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres, die in der Regel die Monate Mai bis Oktober sind, berichten wir zusätzlich zu den Leq(3)-Werten, wie häufig im Durchschnitt pro Nacht an den Messstellen Fluglärmmaximalpegel LASmax über 72 dB(A) aufgetreten sind. Bei den Werten ist zu beachten, dass sie aufgrund unterschiedlicher Wetterlagen beziehungsweise Betriebsrichtungsverteilungen (mehr oder weniger Westbetrieb) – damit unterschiedlicher Anzahl von Vorbeifügen an einer Messstation – in den verschiedenen Jahren nur bedingt vergleichbar sind. Die Westbetriebsanteile während der aufgeführten Messzeiträume sind in der letzten Zeile angegeben.

Quelle: Fraport AG, FBA-R.

Ausführliche Informationen über die monatlichen Messergebnisse der stationären Messstellen sind im Internet unter www.fraport.de, Menüpunkt Infoservice Fluglärm, abrufbar.

Fluglärmüberwachung

Seit 1964 misst Fraport den Lärmpegel am Flughafen Frankfurt und ist damit ein Pionier der Fluglärmmessung. Mit nach und nach immer mehr Messpunkten, heute sind es 26 rund um den Flughafen, wurde das Lärmbild immer detaillierter. Darüber hinaus werden drei mobile Messstationen und ein Messbus eingesetzt. Über die Fluglärmkommission können die mobilen Messeinrichtungen angefordert werden. Die Messergebnisse werden außerdem viermal jährlich in „STARTfrei – die Zeitung für die Nachbarschaft des Frankfurter Flughafens“ veröffentlicht. Weiterhin gibt es Informationen zu Fluglärm in den regelmäßig erscheinenden Umweltberichten/Umwelterklärungen sowie im Internet unter www.fraport.de

Fortschritt im passiven Schallschutz

Weit fortgeschritten ist ein Schallschutzprogramm, das die Fraport AG im Jahr 2001 gestartet hat, um 17.500 Haushalte in 15 Städten und Gemeinden im Umfeld des Frankfurter Flughafens nachts spürbar von Lärm zu entlasten. Schutzmaßnahmen wie der Einbau schallisierter Fenster, Rollladenkästen und Lüfter sind dabei so gewählt, dass nachts in Schlaf- und Kinderzimmern bei geschlossenen Fenstern ein Maximalpegel von 52 dB(A) nicht regelmäßig überschritten wird. Der Sachstand des Programms Ende 2009 stellt sich folgendermaßen dar:

Gestellte Anträge: 5.400.

Erstellte Maßnahmenkataloge und Kostenzusagen:
5.050 Anträge mit 13.380 Wohneinheiten.

Durch die Antragsteller umgesetzte und von Fraport erstattete Maßnahmen:
4.540 Anträge mit 10.020 Wohneinheiten.

Kindergärten, Schulen und Seniorenwohnanlagen sind als besonders schutzwürdig in das Schallschutzprogramm einbezogen.

„Fraport-Casa“, ein Ausgleichs- und Immobilienaufkaufprogramm

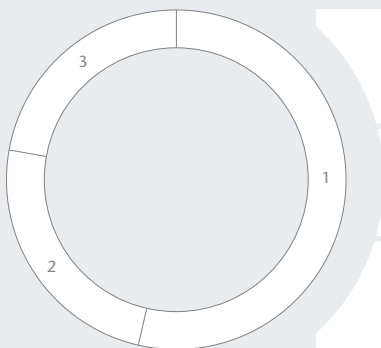
Dieses Programm richtet sich an Eigentümer von Wohnimmobilien, die ein Haus oder eine Eigentumswohnung im Vertrauen darauf, dass diese nicht in einer Einflugschneise mit besonders niedrigen Überflügen liegt, erworben oder errichtet haben. Bei der Definition der Förderkriterien wurde die Empfehlung der landesplanerischen Beurteilung berücksichtigt. Bezogen auf das Fördergebiet Flörsheim liegen etwa 120 Anträge vor. Das Programm wurde auf Raunheim erweitert, wobei hierfür bereits 165 Anträge bearbeitet wurden.

Klimagase: lokale Antworten für globale Fragen

Die Klimagasemissionen des Frankfurter Flughafens resultieren im Wesentlichen aus dem Betrieb und der Wartung von Flugzeugen, der Abfertigung der Flugzeuge am Boden, dem Betrieb der Flughafen-Anlagen und Infrastruktureinrichtungen sowie aus den landseitigen Verkehren inklusive An- und Abreise von Mitarbeitern, Passagieren und Besuchern.

Über die Klimagasemissionen der Fraport AG am Flughafen Frankfurt berichten wir seit 2006. Die Daten gehen unter anderem an die Rating-Agenturen EIRIS (Ethical Investment Research Service, London) und SAM (Sustainable Asset Management, Zürich), die Fraport im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsindizes FTSE4Good und DJSI bewerten. Außerdem publizieren wir sie im Rahmen des „Carbon Disclosure Project“ sowie seit 2009 zur „Airport Carbon Accreditation“ des ACI Europe.

CO₂-Emissionen des Flughafens Frankfurt 2009, in Tonnen



1	53,6 %	zirka 872.000	Flugzeuge (Lande- und Start-Zyklus einschl. APU-Nutzung (vgl. Glossar))
2	24,2 %	zirka 392.000	Stationäre Quellen, Energiebezug und bodengebundener Verkehr auf dem Flughafen
3	22,2 %	zirka 360.000	An- und Abreise von Passagieren, Besuchern und Beschäftigten

Der CO₂-Fußabdruck des Flughafens umfasst aktuell etwa 1,6 Mio Tonnen pro Jahr. Zirka 53,6 % davon stammen von Flugzeugen.

Bei der Zuordnung und Bilanzierung der Emissionsdaten hält sich Fraport strikt an die international eingeführten Vorgaben des „Greenhouse Gas Protocol“. Es werden drei Kategorien von Emissionen unterschieden: die durch den Flughafen-Betreiber selbst erzeugten, die, die bei der Herstellung bezogener Energie von Dritten erzeugt wurden, und jene, die mit der Nutzung des Flughafens durch Dritte einhergehen.

Nach dem Kyoto-Protokoll sind unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes grundsätzlich alle klimaverändernden Gase zu bilanzieren. Am Flughafen fällt von diesen Gasen in nennenswerter Menge allerdings lediglich CO₂ an. Die Kohlendioxidemission der Fraport AG aus dem Betrieb der eigenen Fahrzeuge, Gebäude und Anlagen belief sich im Jahr 2009 auf etwa 232.000 Tonnen. Der größte Teil hiervon, zirka 198.000 Tonnen, entstand allerdings nicht vor Ort, sondern bei den Unternehmen, die die Fraport AG mit der benötigten Energie versorgen (Strom, Fernwärme, Fernkälte). Diese Emissionen unterliegen bereits heute dem Emissionshandel.

Hinzu kommen die Emissionen der sonstigen Nutzer des Flughafens: Durch den Betrieb von Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen wurden im Jahr 2009 rund 160.000 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Erheblich höher sind die Emissionen der Flugzeuge. 2009 betragen sie etwa 872.000 Tonnen CO₂, berechnet im LTO-Zyklus (Landing and Take Off Cycle/Lande- und Start-Zyklus) bis zu einer Höhe von 914 m (3.000 Fuß). Eine weitere Quelle für Kohlendioxid ist die An- und Abreise von Passagieren, Besuchern und Beschäftigten. Dieser Wert lag im Jahr 2009 bei etwa 360.000 Tonnen. Darüber hinaus erzeugt der Frachtverkehr auf der Straße Emissionen. Bislang können diese noch nicht kontinuierlich bilanziert werden.



Verbindliche Klimaschutzziele

Der Vorstand unseres Unternehmens hat im Mai 2008 zwei strategische Klimaschutzziele für die Fraport AG verabschiedet, aus denen hervorgeht, wie und in welchem Umfang die CO₂-Emissionen des Flughafens in Zukunft reduziert werden soll.

Weniger CO₂ durch mehr Energieeffizienz

Der Königsweg zur Reduzierung des Treibhausgas CO₂ ist die Verbesserung der Energieeffizienz vor Ort, im Fall unseres Flughafens der hier vorhandenen Gebäude, Fahrzeuge und Einrichtungen, zu deren Betrieb Energie benötigt wird und für die wir direkt verantwortlich sind. Erhöhung der Energieeffizienz bedeutet, den Energieverbrauch zu reduzieren um somit den CO₂-Ausstoß zu verringern.

Wie wir schon heute CO₂ sparen

Wir modernisieren schrittweise die im Betrieb eingesetzte Technik, zum Beispiel

- _die Technikzentralen zur Klimatisierung im Terminal 1,
- _die Software zur Steuerung des Vorfeldverkehrs,
- _die Beleuchtungsmittel,
- _das Rechenzentrum und die IT in den Büros sowie
- _die Fahrzeugflotte und die mobilen Arbeitsmaschinen.

Zudem soll die stationäre 400-Hertz-Bodenstromversorgung für Flugzeuge ausgebaut werden.

Elektrofahrzeuge beziehungsweise Fahrzeuge mit nachhaltigen Antriebsarten werden wir künftig vermehrt einsetzen, insbesondere im Bereich der Bodenabfertigung. Entsprechende Fahrzeuge sollen ab 2020 einen Anteil von etwa 50 % an der Pkw-Flotte der Fraport AG haben. Im Rahmen der Internationalen Messe für Elektromobilität eCarTec 2009 in München wurde die Fraport AG für ihr Konzept „e-Fuhrpark 2015+“ in der Kategorie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte“ ausgezeichnet.

Neuland wollen wir auch bei der Energieerzeugung erschließen: Derzeit wird gemeinsam mit D&S Geo Innogy die Errichtung eines geothermischen Kraftwerks zur Energiegewinnung durch Erdwärme geprüft. Bei erfolgreicher Erkundung werden die Partner ein Hybrid-Kraftwerk bauen, das erstmals kombiniert Erdwärme und Biogas zur

Erzeugung von Strom und Wärme einsetzt. Derzeit beziehen wir Fernwärme aus der hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplung (60 % CO₂-Einsparung gegenüber konventioneller Wärmeerzeugung).

Unseren Mitarbeitenden bieten wir mit dem von Fraport bezahlten Job-Ticket und dem Carriva-Mitfahrclub Möglichkeiten, die An- und Abfahrt zum Arbeitsplatz kostengünstiger, energieeffizienter und damit auch CO₂-ärmer zu gestalten.

Reisenden steht das breite Angebot der „intermodal“ verknüpften Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße zur Verfügung, mit dem sie sowohl kurze Flüge als auch ihre An- und Abreise zum Frankfurter Flughafen auf die Schiene verlagern können. Wegweisend für die Zukunft der „Intermodalen Verkehrsdrehscheibe Frankfurt Airport“ ist unser Fernbahnhof, der direkten Anschluss an das ICE-Netz der Deutschen Bahn hat (www.fraport.de).

Anerkennung für unser Handeln

Im September 2009 erhielt die Fraport AG als erster Flughafen-Betreiber die Akkreditierung im Rahmen der „Airport Carbon Accreditation“ (ACA). ACA ist ein Konzept zur Darstellung und zum Management der Klimagasemissionen europäischer Flughäfen. Es wurde im Auftrag des Flughafen-Verbands ACI Europe im Jahr 2008 entwickelt.

Die Flughafen-Betreiber werden im Rahmen von ACA aufgefordert, ihre klimarelevanten Emissionen zu bilanzieren und, sofern möglich, zu verringern. Hierbei sollen sie nicht nur die von ihnen selbst verantworteten Quellen im Auge behalten, sondern auch den Versuch unternehmen, ihre Geschäftspartner und Kunden für Maßnahmen zum Klimaschutz zu aktivieren. Die Vision von ACA ist der „CO₂-neutrale“ Flughafen-Betrieb, bezogen auf die Quellen in der Verantwortung des jeweiligen Flughafen-Betreibers.

ACA akzeptiert nur „geprüfte“ Informationen. Alle im Rahmen von ACA vorgelegten Bilanzen müssen durch einen unabhängigen Gutachter verifiziert, das heißt, unter Bezugnahme auf Originaldaten des Unternehmens geprüft und formal für richtig erklärt werden. Der Prüfer muss auch bestätigen, dass der Flughafen-Betreiber eine Emissionsminderung erzielt hat. Die Akkreditierung hat eine Gültigkeit von einem Jahr und muss danach erneuert werden.



Ein Passivhaus für die Feuerwehr: die neue Feuerwache 4

Nachhaltiges Bauen am Flughafen Frankfurt



Das Gebäude der neuen Feuerwache 4 im Bereich der neuen Landebahn ist nach dem Passivhaus-Standard konzipiert. Im Endeffekt können hier über 90 % an Energie gegenüber einem vergleichbaren Gebäude eingespart werden.

Bei Planung und Bau des neuen Verwaltungsgebäudes für die Konzernzentrale in Frankfurt orientieren wir uns an modernsten Nachhaltigkeitsstandards. Das Gebäude soll den strengen Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) genügen und entsprechend zertifiziert werden.

Der neue Flugsteig A-Plus wird unter anderem über ein intelligentes Fassadenkonzept mit vorgesetzten Verschattungselementen verfügen, das dazu beiträgt, die CO₂-Emissionen um 28 % im Vergleich zu herkömmlichen Gebäuden zu reduzieren.

Fraport ist Mitglied in der DGNB.

Die Fraport AG hat in dem mehrstufigen Akkreditierungsverfahren ein Level erreicht, das die Vorlage eines verifizierten Carbon-Footprints für die Scopes 1 und 2 nach GHG-Protokoll voraussetzt sowie einen „Carbon-Managementplan“ mit einer Beschreibung von Reduktionszielen und Maßnahmen.





Am 1. Januar 2008 wurde in Deutschland erstmals eine emissionsabhängige Entgeltkomponente eingeführt.

Luftqualität wie in der Stadt

Die Luftqualität auf dem Flughafen-Gelände liegt seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport im Jahr 2003 unverändert auf städtischem Niveau. Eine Verschlechterung ist trotz steigender Verkehrszahlen nicht zu erkennen. Zwar ist die lufthygienische Situation stark von der Meteorologie geprägt, langfristig können aber nur emissionsmindernde Maßnahmen im Umland und am Flughafen selbst bewirken, dass dieses Niveau gehalten und weiter verbessert wird. Die lokal wirksamen Klimaschutzmaßnahmen tragen dazu bei.

Bei den Gesamtemissionen (analog Scope 1 und 3 GHG) der am Flughafen Frankfurt lokal wirksamen Gase und Stäube haben Kohlenmonoxid und Stickoxide den größten Anteil. Es folgen Kohlenwasserstoffe, Schwefeldioxid (NO_x), PM10 (Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner 10 µm) und Ruß. Der Anteil der Fraport AG an den Gesamtemissionen des Flughafens beträgt bei NO_x zirka 8 %, der von Benzol rund 4 % und der von PM 10 etwa 37 %.

Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka
 NO_x: 264 Tonnen
 Benzol: 0,4 Tonnen
 PM10: 9,3 Tonnen

Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Die Datenermittlung war sehr aufwendig und kostspielig, sodass sie bislang nicht nochmals durchgeführt wurde. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung.

Emissionsabhängige Entgeltkomponente

Gemeinsam mit dem Flughafen München wurde am 1. Januar 2008 erstmals in Deutschland eine emissionsabhängige Entgeltkomponente eingeführt. Inzwischen haben sich die Flughäfen Köln-Bonn und Hamburg angeschlossen. Das von Fraport mitentwickelte einheitliche System zur Entgeltberechnung hat sich gut bewährt und wird von allen beteiligten Partnern angenommen. Es berücksichtigt die individuellen Emissionseigenschaften jedes einzelnen Flugzeugs und begünstigt Flugzeuge mit geringer Emission. Damit ist nun – wie beim Lärm – auch im Hinblick auf die Luftqualität ein Anreiz geschaffen, umweltfreundlichere Maschinen einzusetzen.

Vorbildliche Abfallwirtschaft

In der von uns praktizierten Kreislaufwirtschaft steht die Vermeidung von Abfall an erster Stelle. Wo dies nicht möglich ist, sollen Abfälle möglichst vollständig verwertet werden, und erst die letzte Option ist die fach- und umweltgerechte Beseitigung. Wie bereits in den Jahren zuvor arbeitet die Fraport AG mit Unternehmen zusammen, die als zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe anerkannt sind und bei denen regelmäßige Überwachungen durch externe Gutachter und die Betriebsbeauftragte für Abfall durchgeführt werden. Somit sind heute geltende Umweltstandards gewährleistet.

2009 hat die Fraport AG rund 22.000 Tonnen Abfall (ohne Boden- und Bauschutt) entsorgt. Die nicht gefährlichen Abfälle haben daran mit 94,4 % den größten Anteil. Die Verwertungsquote der am Standort anfallenden Abfälle bleibt mit rund 86 % auf einem sehr hohen Niveau.

Trinkwasserverbrauch: Tendenz fallend

Der Trinkwasserverbrauch der Fraport AG lag im Jahr 2009 bei knapp 833.000 m³. Während das benötigte Volumen an Trinkwasser sinkt, nimmt die Brauchwassermenge stetig zu. In den vergangenen zehn Jahren ist der Brauchwasseranteil am Gesamtwasserverbrauch von 4,4 % auf über 16,7 % gestiegen.

Brauchwasser: die ökologische Alternative

Grund dafür ist der Ausbau der Brauchwasserversorgung auf dem Flughafen Frankfurt. Brauchwasser wird im Terminal 2 in einer Aufbereitungsanlage erzeugt. Dieses Wasser wird über ein separates Versorgungsnetz in die Bereiche Sprinkleranlagen, Toilettenspülung und Beregnung von Grünanlagen geführt. Im gesamten Baubereich der Cargo-City Süd ist eine flächendeckende Brauchwasserinfrastruktur angelegt.



Die integrierte Leitstelle des Frankfurter Flughafens.

Green IT

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sind heute Energiegroßverbraucher in Unternehmen. „Green IT“ meint die umwelt- und ressourcenschonende Nutzung der IT in ihrem Lebenszyklus und darüber hinaus. In den vergangenen zwei Jahren haben wir eine Bestandsaufnahme des IT-bedingten Stromverbrauchs vorgenommen, um Einsparpotenziale zu identifizieren. Die Analyse umfasste beispielsweise die IT-Infrastruktur der Rechenzentren, die Bürokommunikation einschließlich des 2009 eingeführten Druckerkonzepts FraPrint, die Telekommunikationsanlagen sowie die umfangreichen Fluganzeigetechniken in den beiden Terminals.

Die Ergebnisse dieser Analyse: Dank der bisher bereits geleisteten Modernisierungen, vor allem durch die Energieeffizienz des neuen Rechenzentrums, beträgt der aktuelle Stromverbrauch der IT mit etwa 12 GWh/Jahr nur noch 3,7 % des Gesamtstromverbrauchs der Fraport AG. Damit bleibt mittelfristig ein geringes Einsparpotenzial von zirka 0,74 GWh/Jahr (6 %). Aber auch dieses Potenzial wollen wir in den kommenden Jahren realisieren.

Boden- und Grundwasserbelastungen

Auf der ehemaligen militärisch genutzten Rhein-Main Air Base im südlichen Flughafen-Bereich, auf der im Rahmen des Flughafen-Ausbaus die Vorfelder und das Terminal 3 entstehen werden, sind Kontaminationen, insbesondere des Grundwassers, bekannt. Diese werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden durch Monitoring-Programme überwacht, um auf Grundlage der Ergebnisse eventuell notwendig werdende Maßnahmen einleiten zu können.

Umweltschutz und Flughafen-Ausbau



Der Flughafen-Ausbau in Frankfurt bringt unbestreitbare Vorteile, aber auch weitere Belastungen insbesondere für die Region Rhein-Main, mit sich. Die Kapazitätserweiterung erforderte ein gestuftes Genehmigungsverfahren, das sowohl den Bau als auch den Betrieb der neuen Anlagen unter Umweltschutzaspekten analysiert und optimiert. Es ist unser erklärtes Ziel, sowohl die anlagebedingten Auswirkungen (Flächeninanspruchnahme, Waldrodung, Beeinträchtigungen von Grundwasser und Biotopkomplexen etc.) als auch die betriebsbedingten Folgen (Fluglärm, Luftschadstoffemissionen und Energieverbrauch) so gering wie möglich zu halten.

Das Dialog-Forum Flughafen und Region (FFR)

Vor diesem Hintergrund führen wir den Dialog mit unserem Umfeld fort. Wir nehmen die an uns gestellten Anforderungen, die Bedenken und die Kritik ernst und beziehen sie in unser Handeln mit ein.

2008 wurde auf Initiative der hessischen Landesregierung das „Forum Flughafen und Region“ (FFR) gegründet. Seine Aufgabe ist es, den Dialog mit den vom Ausbau betroffenen Kommunen und Anwohnenden für einen Interessenausgleich fortzusetzen. Es ist die Nachfolgeorganisation für das „Regionale Dialogforum“ (RDF), das das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen-Ausbau begleitete und seine Arbeit 2008 plangemäß eingestellt hat. Fraport bringt sich in das FFR aktiv ein.

Im Hinblick auf die Aspekte Dialog, Information und Erarbeitung, gliedert sich das Forum funktional in drei Gremien,

- _den „Konvent Flughafen und Region“,
- _das „Umwelt- und Nachbarschaftshaus“ und
- _das Expertengremium „Aktiver Schallschutz“.

Das gemeinsame Dach bildet der Koordinierungsrat.

Die konstituierende Sitzung des Konvents fand am 2. Dezember 2008 statt. Ihm gehören 64 Vertreter aus der Rhein-Main-Region an, darunter Bürgermeister, Landräte und Vertreter der Luftverkehrswirtschaft, von Kammern, Gewerkschaften, Kirchen, Umweltverbänden, Fachverbänden und Bürgerinitiativen sowie Repräsentanten aller Landtagsfraktionen und zuständigen Ministerien einschließlich des Lärmschutzbeauftragten. Den Vorsitz haben der ehemalige Vorsitzende des RDF, Prof. Johann-Dietrich Wörner, der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Dr. Stefan Schulte, und der Landrat des Kreises Offenbach, Oliver Quilling, inne. Der Konvent tagt zweimal im Jahr.

Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus dient als neutrale Informationszentrale. Es ist Anlaufstelle für Betroffene und bietet Informationen über die Themen Fluglärm sowie positive und negative Auswirkungen des Flughafens auf die Umwelt und Sozialstruktur. 2009 wurde das Kurzkonzept für diese Einrichtung fertiggestellt.

Im Jahr 2009 erarbeitete und prüfte das Expertengremium Maßnahmen zum aktiven Schallschutz, die geeignet sind, den Fluglärm beziehungsweise die Betroffenheit deutlich zu reduzieren. Angestrebt wird ein Gesamtpaket, mit dem möglichst viele Menschen in der Region vom Fluglärm entlastet und keine oder möglichst wenige erstmals beziehungsweise zusätzlich belastet werden. Mit ersten konkreten Schritten soll vor Eröffnung der neuen Bahn begonnen werden, das Maßnahmenpaket wird 2010 vorgestellt.

Ein zentrales Arbeitsergebnis des FFR ist der 2009 entwickelte und eingeführte Fluglärmindex. Er ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmwirkungen und deren Entwicklung in der Region. Unter der Maßgabe, alle hierfür relevanten Faktoren zu berücksichtigen, bezieht seine Berechnung die Lärmbelastung, die Bevölkerungszahl und die Lärmwirkung ein. Ein getrennt geführter Tag- und Nachtindex berücksichtigt die unterschiedlichen Wirkungen von Lärm: Während tagsüber die Lärmbelastung als ein Kriterium herangezogen wird,

„Das Forum arbeitet mit Vertretern von Interessensgruppen und organisierten Akteuren zusammen. So sorgt es dafür, dass auch wirklich die mit einbezogen werden, die die Auswirkungen des Flughafen-Ausbaus tragen müssen.“

Oliver Quilling, Landrat des Kreises Offenbach und Vorsitzender des FFR

ist es nachts die Wirkung auf den Schlafenden. Der Fluglärmindex soll einerseits die künftige Fluglärmentwicklung anhand der Lärmreaktionen betroffener Anwohner im Rhein-Main-Gebiet aufzeigen. Andererseits sollen daran die Erfolge der Lärminderungsmaßnahmen überprüft werden können. Da der Fluglärmindex auf Modellberechnungen basiert, kann vor der Umsetzung von aktiven Lärminderungsmaßnahmen abgeschätzt werden, wie sie sich auswirken werden. So erhalten Luftfahrtindustrie und Anwohner gleichermaßen ein bildhaftes Instrument zur Beurteilung der Maßnahmen.

Das „Öko“-Terminal 3

Das geplante Terminal 3 ist als „Öko“-Terminal konzipiert und wird im Hinblick auf Energieeffizienz, Energiespeichereffekte, Wirtschaftlichkeit und Emissionswerte neue Maßstäbe für Flughäfen setzen.

Biodiversität – Vermeidung, Kompensation und Ausgleich

Zum Ausgleich für die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, die der Flughafen-Ausbau mit sich bringt, wurde im Planfeststellungsbeschluss ein umfangreicher Maßnahmenkatalog festgelegt. Die genauen Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nachzulesen, der unter www.wirtschaft.hessen.de eingesehen werden kann.

Als Ausgleich für den Flughafen-Ausbau werden Aufforstungen in einer Größenordnung von rund 300 Hektar durchgeführt. Dafür sind geeignete Flächen in Frankfurt sowie den Kreisen Groß-Gerau, Darmstadt-Dieburg, Main-Kinzig und Offenbach festgelegt. Insgesamt wird die Fraport AG im Zusammenhang mit dem Ausbau über 100 Mio € in die Aufforstung und in naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen investieren.

Die Durchführung der Maßnahmen wird für jede Fläche gesondert öffentlich ausgeschrieben. Zum Einsatz kommt ausschließlich Pflanzmaterial aus der Rhein-Main-Region.

Die ökologischen Funktionen von gerodeten Wäldern werden kompensiert, indem über 2000 ha bestehende Wälder in Flughafen-Nähe aufgewertet werden. Dies geschieht durch aktiven Umbau von naturfernen Beständen sowie einen forstlichen Nutzungsverzicht. Ziel ist ein von Eiche dominierter „Urwald von morgen“. Die Maßnahmen erfüllen unter anderem die Anforderungen des Europäischen Naturschutzrechts zum Erhalt des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“. Zur Umsetzung hat die Fraport AG einen Vertrag mit dem Landesbetrieb Hessen-Forst geschlossen.

Wir siedeln um

Vor Beginn der Rodungen wurden Tiere und Pflanzen umgesiedelt. Die auf dem Gelände vorkommenden Frösche und Kröten (fast 12.000), Eidechsen (800), Ameisenvölker (17), Hirschkäfer-Larven (300 belegte Eichenwurzeln) sowie bestimmte seltene Heuschrecken- und Pflanzenarten wurden erfasst und umgesiedelt. Weiterhin wurden für Fledermäuse und verschiedenste Vogelarten geeignete Ersatzbrutmöglichkeiten in den umliegenden Wäldern geschaffen (281 Nistkästen, 350 künstliche Baumhöhlen, Einbringen von 7000 fm Totholz etc.).

Vermeidung von Feinstaubbelastungen

Eine besondere Herausforderung bei einer Baustelle dieser Größenordnung stellt die Vermeidung von Staubbelastrungen im Umfeld dar. Dies gilt nicht nur für den sichtbaren, groben Staub, sondern auch für Feinstaub (PM10). Eine Reihe von Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbegrenzung für Baufahrzeuge oder Säuberung beziehungsweise Bewässerung von Baustraßen wird ergriffen, um die Staubemission so gering wie möglich zu halten. Der Erfolg dieser Maßnahmen wird von Fraport an drei speziellen Messeinrichtungen kontinuierlich überwacht. 2009, im ersten Jahr der Bautätigkeiten, wurden außerhalb der Baustelle nur geringe Auswirkungen festgestellt. Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit waren auch im bewohnten Umfeld der Großbaustelle sicher eingehalten.



Gefahrgut: Safety first

An erster Stelle beim Umgang mit Gefahrgut steht die genaue Einhaltung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes. Es wird durch die Auflagen der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO ergänzt. Um den Mitarbeitenden alle einschlägigen Vorschriften und Regelungen zu vermitteln, schult die Fraport AG regelmäßig mehr als 5.000 Beschäftigte.

Für radioaktive Stoffe gibt es zentrale Lagereinrichtungen. Für alle anderen Gefahrgutklassen wird in der CargoCity Süd ein nach dem Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) genehmigtes Gefahrgutlager betrieben.

Notfallmanagement: nichts dem Zufall überlassen

Sobald Gefahrgutgebilde auch nur äußerlich beschädigt erscheinen, wird der Fraport-Schutzdienst oder die Flughafen-Feuerwehr alarmiert, die über die nötige Ausbildung und Spezialausrüstung verfügen. Die Gefahrgutzwischenfälle mit Fraport-Beteiligung sind weiterhin rückläufig. Im Jahr 2009 waren bei rund 100 Unstimmigkeiten beim Umschlag gefährlicher Güter lediglich vier Verpackungsbeschädigungen zu verzeichnen. Regelmäßige Unterweisungen und turnusmäßig stattfindende Übungen ergänzen die Vorsichtsmaßnahmen.

Bio-Monitoring

Die Fraport AG unterstützt ein Forschungsprojekt zum Bienen-Monitoring, in dem Experten für Bienenbiologie, Ökotoxikologie und Umweltanalytik (Institut für Bienenkunde, Polytechnische Gesellschaft) auf dem Flughafen und an zwei Referenzstandorten Proben von Honig, Pollen und Moosen auf umwelttoxisch relevante Metalle und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe analysieren. Mittlerweile liegen Ergebnisse aus drei Jahren (2006 bis 2008) Forschung vor, sie sind auf www.fraport.de publiziert. Die nachgewiesenen Konzentrationen von Rückständen unterscheiden sich auf dem Flughafen-Gelände nicht von denen der Vergleichsstandorte im Hintertaunus und an der Autobahn A 5. Alle Werte liegen deutlich unter den für Nahrungsmittel festgesetzten Grenzwerten. Die Entwicklung der Bienenvölker und die Honigerträge sind sehr gut und an allen drei Standorten ähnlich.

Verhinderung der Ausbreitung fremder Arten durch Einfuhr

Der Flughafen Frankfurt ist „Port of first Entry“ für Tiere und Pflanzen von außerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Lebende Tiere, tierische Produkte und Lebensmittel werden zum Schutz des Verbrauchers und zur Abwehr von Tierseuchen strikten Einfuhrkontrollen unterzogen. Zuständig hierfür ist die Tierärztliche Grenzkontrollstelle Hessen.

Die Kontrollen werden ergänzt durch den Pflanzenschutzdienst Hessen, der pflanzengesundheitliche Beschauen vornimmt und Holz auf Schädlinge untersucht.

Umweltschutz beginnt im Kopf

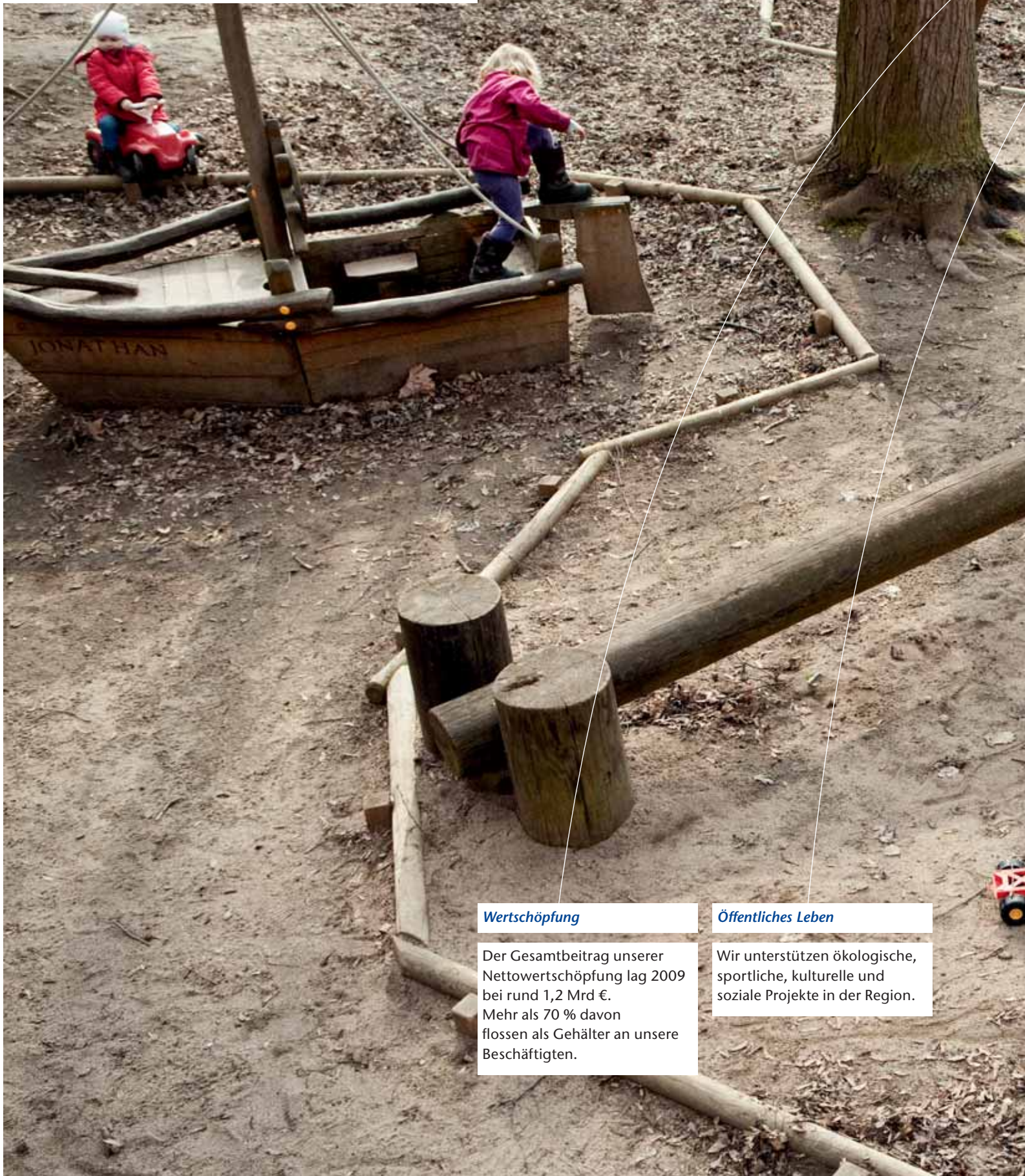
Die Fraport AG nutzt verschiedene Medien und Foren, um Mitarbeitende und Geschäftspartner zum Thema Umweltschutz zu sensibilisieren.

In der Mitarbeiterzeitung „Fraport live“ und im „ManagementBrief“ erscheinen regelmäßig Artikel, in denen über Umweltaktivitäten der Fraport AG berichtet wird. Themenschwerpunkte 2009 waren die Klimaschutzziele und -aktivitäten der Fraport AG. Zudem stehen im firmeninternen Intranet den Beschäftigten der Fraport AG aktuelle Umweltinformationen zur Verfügung.

Vortragsveranstaltungen mit namenhaften Referenten aus Forschung und Wissenschaft richten sich an Fraport-Führungskräfte und geladene Gäste. Sie haben das Ziel, für Zukunftsthemen zu sensibilisieren. Dazu zählten 2009 beispielsweise Vorträge zum „Cradle to Cradle-Prinzip“ (Prof. Dr. Michael Braungart) und den „Megatrends“ (Matthias Horx). Anfang 2010 veranstaltete Fraport ein Symposium „Nachhaltiges Bauen“, auf dem unsere Führungskräfte Gelegenheit hatten, mit Experten die aktuellen Trends auf diesem Gebiet zu diskutieren.

Für die interessierte Öffentlichkeit wird unter anderem der Umweltbericht erstellt. Zudem sind unter www.fraport.de umfangreiche Umweltinformation abzurufen. Die Fraport AG bietet für Interessenten Veranstaltungen und Diskussionsforen. Insbesondere Gymnasien, Fachhochschulen und Universitäten nehmen diese Angebote gerne wahr. Die Nachbarschaftszeitung „START frei“ liegt den Tageszeitungen im Rhein-Main-Gebiet bei und erscheint viermal jährlich.

Gesellschaft



Wertschöpfung

Der Gesamtbeitrag unserer Nettowertschöpfung lag 2009 bei rund 1,2 Mrd €. Mehr als 70 % davon fließen als Gehälter an unsere Beschäftigten.

Öffentliches Leben

Wir unterstützen ökologische, sportliche, kulturelle und soziale Projekte in der Region.

Unsere Rolle, unsere Verantwortung

Mobilität, freier Handel, Austausch von Wissen und Technologie, internationale Zusammenarbeit und Hilfe, all dies sind Charakteristika unserer heutigen Gesellschaft. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat uns als Flughafen-Betreiber dabei eine wichtige Rolle zugeschrieben: die Bereitstellung und den reibungslosen Betrieb einer der größten Verkehrsdrehscheiben für Menschen und Waren in Europa und weltweit. Dass dies zum guten Teil ein gesellschaftlicher Auftrag ist, zeigen unsere Besitzverhältnisse: Nach wie vor ist Fraport mehrheitlich in öffentlicher Hand. Immer wieder zeigt sich auch, dass mögliche Einschränkungen des Luftverkehrs Alarmsignale für Politik und Wirtschaft sind. Der Flughafen Frankfurt hat mehr denn je einen direkten Einfluss auf das Leben und die Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland.

Daraus erwächst für uns die Verpflichtung, unsere Rolle verantwortlich auszufüllen und zu gestalten. Wir sind uns bewusst, dass viele Menschen reisen und Waren aus aller Welt beziehen wollen, dass sie aber einen Flughafen nicht zum Nachbarn haben möchten. Mit diesem Dilemma müssen wir uns im Siedlungsraum Frankfurt im Rahmen unserer gesellschaftlichen Verantwortung auseinandersetzen.

Für uns als Airport-Spezialisten und Know-how-Träger bedeutet gesellschaftliche Verantwortung aber noch mehr. Mit unseren Auslandsaktivitäten leisten wir auch einen Beitrag zum Technologietransfer in Schwellenländer. Sichere und effiziente Prozesse, die wir über Jahre entwickelt haben, können dort eingebracht werden. Wir schaffen zeitgemäße Strukturen, qualifizieren lokale Partner für ihre Aufgaben und leisten damit auch einen Beitrag zur Entwicklung der betreffenden Länder. Für uns ist dies natürlich auch Teil des Geschäfts. So muss es auch sein, damit wir erfolgreich bleiben, uns selbst weiterentwickeln und im Wettbewerb bestehen können.

Der Wunsch der Menschen nach Mobilität und das Ruhebedürfnis unserer Nachbarn am Frankfurter Flughafen sind ein Konflikt, dem wir uns stellen müssen.

Investitionen

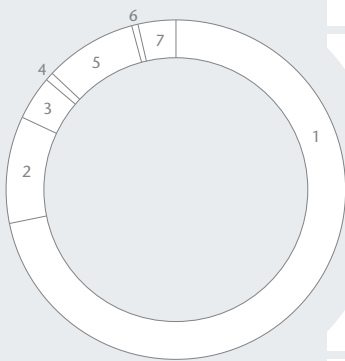
Über Investitionen in Milliardenhöhe leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Beschäftigungssicherung im Umland des Flughafens Frankfurt.

Verantwortung haben wir natürlich auch als großer Arbeitgeber und internationales Unternehmen mit Wachstumsambitionen. Es ist für Fraport selbstverständlich, im Rahmen unserer Möglichkeiten auf allen Ebenen – von der Sorge um ein individuelles Schicksal bis zum Engagement bei großen Katastrophen – weltweit Hilfe zu leisten. Gesellschaftliches Engagement ist für uns eine wichtige Möglichkeit, dem Gemeinwesen etwas von unserem Erfolg zurückzugeben. Für uns enthält dieses Engagement neben der philanthropischen Seite auch eine existenzsichernde Komponente. Denn nur wenn unser Flughafen ein guter Nachbar und verantwortungsvoller Mitbürger ist, können wir die Öffentlichkeit davon überzeugen, dass ein erfolgreicher Betrieb des Flughafens die nachhaltige Entwicklung der Region unterstützt.

Unsere Wertschöpfung – das Maß der Dinge

Über seine Geschäftstätigkeit erwirtschaftet der Fraport-Konzern einen Beitrag zum Bruttosozialprodukt der Länder, in denen wir aktiv sind, das heißt, einen Beitrag zum privaten und öffentlichen Einkommen. Die sogenannte Nettowertschöpfung, also die gesamte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen und Wertberichtigungen, verteilt sich auf die verschiedenen Anspruchsgruppen des Unternehmens, beispielsweise die Mitarbeitenden und die Kreditgeber. Sie ist damit ein gutes Maß des Werts unserer geschäftlichen Aktivitäten für die Gesellschaft. Die Nettowertschöpfung für 2009 lag bei 1.207 Mio €. Davon entfielen 72 % auf die Beschäftigten, rund 10 % auf die Kreditgeber und knapp 9 % auf unsere Aktionäre. Die vollständige Wertschöpfungsrechnung befindet sich auf Seite 85 im Anhang dieses Berichts.

Unsere Wertschöpfung



1	71,8 %	866,9 Mio €	Beschäftigte (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben)	Der größte Teil unserer Wertschöpfung geht in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen direkt an unsere Beschäftigten.
2	10,2 %	123,1 Mio €	Kreditgeber (Zinsaufwand)	Der Zinsaufwand fällt hauptsächlich für die Finanzierung der Investitionen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens an.
3	4,2 %	50,5 Mio €	Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern)	Mit Steuern und Abgaben tragen wir zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben bei.
4	0,8 %	9,3 Mio €	Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.)	Engagement für das Gemeinwesen betreiben wir in Form von Sponsoring, Spenden sowie Gesellschafts- und Umweltprojekten.
5	8,8 %	106,2 Mio €	Aktionäre (Dividende)	Die vorgeschlagene Dividende für das Jahr 2009 beträgt pro Aktie 1,15 €. Dies entspricht einer Dividendenrendite von 3,2 %.
6	0,6 %	7,3 Mio €	Fremdgesellschafter (zustehendes Ergebnis)	Das den Fremdgesellschaftern zustehende Ergebnis beträgt 7,3 Mio €.
7	3,6 %	43,8 Mio €	Unternehmen (Rücklagen)	Die verbleibende Wertschöpfung steht als Rücklage für die Finanzierung zukünftiger Unternehmensaktivitäten zur Verfügung.



Großer Arbeitgeber, großer Bildungsbeitrag

Der Fraport-Konzern beschäftigte im Jahr 2009 durchschnittlich 19.970 Mitarbeitende. In Zeiten hoher Arbeitslosigkeit und unsicherer Zukunftsperspektiven haben diese Menschen Sicherheit und ihren Platz in Gesellschaft und Familie. Arbeitsplätze zu erhalten und neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen sehen wir als Teil unserer gesellschaftlichen Verantwortung. Der Zukunftsvertrag 2018 (vgl. Kapitel „Beschäftigte“, S. 52 ff.) zur Sicherung der Arbeitsplätze ist ein Beispiel dafür.

Neben der Bereitstellung attraktiver Arbeitsplätze fühlen wir uns auch für die Arbeitsmarktfähigkeit unserer Beschäftigten verantwortlich. Wenn wir angesichts wirtschaftlicher Zyklen und zunehmender Wettbewerbsintensität schon keine lebenslangen Arbeitsplatzgarantien geben können, so wollen wir unsere Mitarbeitenden doch jederzeit so qualifizieren, dass sie im freien Arbeitsmarkt konkurrenzfähig bleiben. Eine gute Ausbildung und kontinuierliche Weiterbildung sind die besten Voraussetzungen hierzu. Um gerade jungen Menschen eine Perspektive zu bieten, bilden wir über unseren eigenen Bedarf hinaus Schulabgänger in verschiedenen Lehrberufen aus. Insgesamt investieren wir so in Aus- und Weiterbildung pro Jahr rund 18 Mio €.

Wir wollen unserem Land und seinen Bewohnern etwas zurückgeben, das über die reine Wirtschaftsleistung eines Flughafens hinausgeht.

Darüber hinaus nutzen wir die Faszination, die das Fliegen und der Flughafen auf junge Männer ausüben, um gemeinsam mit der Bundesregierung und der Agentur für Arbeit die Perspektiven von männlichen Heranwachsenden ohne Schulabschluss zu verbessern. Seitdem das Programm „Jugend mobil“ vor zehn Jahren gegründet wurde, haben wir 253 junge Männer ausgebildet, die sonst wenig Chancen zu beruflicher Ausbildung und Qualifizierung gehabt hätten (vgl. Kapitel „Beschäftigte“, S. 52 ff.). Dieses Konzept, benachteiligten Jugendlichen den Einstieg in ein existenzsicherndes Arbeitsleben zu ermöglichen, werden wir weiter fortsetzen, auch wenn es mit den herkömmlichen Maßstäben einer Kosten-Nutzen-Rechnung nicht zu bewerten ist.

Auch in der Region sorgen wir für mehr Beschäftigung. 2009 erteilten wir Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von 1,14 Mrd € vor allem an kleinere Firmen, der größte Teil davon in der Region Rhein-Main. Damit schafft Fraport indirekt bei den beauftragten Unternehmen schätzungsweise 25.000 Arbeitsplätze. 2010 werden die Aufträge an Unternehmen der Region auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben.

Unser Umweltfonds, der 1997 aufgelegt wurde, fördert neben Natur- und Umweltschutzprojekten ökologische Forschungsvorhaben im Großraum Frankfurt sowie umweltpädagogische Projekte.

Engagement in der Region

Ein guter Nachbar zu sein zeigt sich auch im Kleinen an den Standorten, an denen wir vertreten sind. So leisten wir insbesondere in und um Frankfurt Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten.

Sport, Kunst und Kultur: Fraport ist ein aktiver Förderer des lokalen Sports und kultureller Veranstaltungen. Im vergangenen Jahr wurden rund 270 Sportmannschaften in der Region unterstützt sowie zahlreiche Musikfestivals oder auch Kunstprojekte für Kinder und Jugendliche gefördert. Über klassisches Sportsponsoring engagieren wir uns in den Bundesligavereinen unserer Region, unter anderem bei Eintracht Frankfurt.

Stiftung ProRegion: Seit 1999 engagiert sich die Stiftung für die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in das Berufsleben. Die Stiftung sichert dauerhaft die Infrastruktur für über 100 Ausbildungsplätze in der Region. Im Jahr 2009 haben wir sie mit Fördermitteln in Höhe von 448.000 € unterstützt.
www.proregion-stiftung.de

Erich-Becker-Stiftung: Diese Stiftung fördert Wissenschaft und Forschung durch die Vergabe von Stipendien und Preisen. Im Jahr 2009 wurden von der Erich-Becker-Stiftung Förderungen in Höhe von insgesamt 158.955 € neu bewilligt und zwar für 31 Diplom- und ähnliche Arbeiten, 18 Dissertationen und vier sonstige Projekte.
www.erich-becker-stiftung.de

Umweltfonds: Unser Umweltfonds, der 1997 aufgelegt wurde, fördert neben Natur- und Umweltschutzprojekten ökologische Forschungsvorhaben im Großraum Frankfurt sowie umweltpädagogische Projekte. In den vergangenen Jahren wurden über 130 naturnahe Außenflächengestaltungen an Schulen und Kindergärten gefördert. Auch wurden Informationsmaßnahmen in Naturschutzgebieten oder die Einrichtung von Lehrpfaden, wie zum Beispiel dem Geo-Lehrpfad in Oberjosbach und dem Limes-Erlebnispfad im Naturpark Hochtaunus, finanziell unterstützt. Insgesamt haben wir über den Umweltfonds bis heute über 550 Projekte mit mehr als 26 Mio € gefördert. 2009 konzentrierten wir uns auf zwei Schwerpunkte:

1. Klimaschutz mit Unterstützung des Forschungsvorhabens des Max-Planck-Instituts für Chemie in Mainz (Luftmessungsprojekt in großer Höhe) und die Finanzierung von Fotovoltaikanlagen an zwei Schulen.
2. Biodiversitätsprojekte wie die Stromtalwiesen in Riedstadt, Altholzinseln und Kinzig-Renaturierung bei Hanau, Amphibienschutz im Bereich Wiesbaden und Südhessen und der weitere Ausbau des Regionalparks RheinMain. Mit Mitteln des Umweltfonds wird auch die Sanierung des 4,6 Hektar großen Brentano-Parks vorangetrieben, eines romantischen, 200 Jahre alten Landschaftsgartens in Rödelheim. Wir haben dieses Projekt mit 70.000 € gefördert.



Initiativen unserer Mitarbeitenden

Nicht nur unser Konzern, auch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter engagieren sich für andere. Die Ungarn- und Rumänienhilfe zum Beispiel, eine Hilfsinitiative von Helmut Hofmann, sammelt seit 17 Jahren für Familien und Kinderheime Geschenke und Artikel des täglichen Bedarfs, die dann von Fraport-Mitarbeitern direkt zu den Bedürftigen gebracht werden.

Unsere Mitarbeiter unterstützen auch die Kinderhilfsorganisation „Terres des Hommes“, die in der indischen Küstenregion Kerala Opfern des Tsunamis im Rahmen eines langfristigen Projekts hilft, Schulen wieder aufzubauen und die Bildungschancen von Mädchen zu verbessern.

Seit 2001 beteiligen sich unsere Beschäftigten an Typisierungaktionen der Deutschen Knochenmarkspenderdatei (DKMS). Die Kosten übernimmt Fraport. Ziel ist es, potenzielle Stammzellspender für an Leukämie erkrankte Beschäftigte und deren Angehörige zu finden. Bereits sechsmal konnten unter den Fraport-Mitarbeitenden Spender gefunden werden.



Ethische Standards

Vor dem Hintergrund unseres geschäftlichen Engagements in Schwellenländern wie beispielsweise in Dakar (Senegal), Delhi (Indien), Xi'an und Schanghai (China) und Lima (Peru) (vgl. auch Kapitel „Unser Unternehmen“, S. 28 ff.) hat die Einhaltung internationaler Arbeitsstandards für uns besondere Bedeutung. Unser Konzern unterstützt neben den ILO-Normen und den OECD-Leitsätzen (vgl. S. 61) die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen. Die Einhaltung der Menschenrechte und Abschaffung der Kinderarbeit sind dabei vorrangige Ziele. Für unsere konsolidierten Beteiligungen ist deren Berücksichtigung bindend, bei allen anderen Engagements außerhalb Deutschlands wirken wir im Rahmen unserer Einflussmöglichkeiten darauf hin, dass die Prinzipien berücksichtigt werden.

An einigen Standorten leisten die Unternehmen, an denen wir beteiligt sind, auch einen aktiven Beitrag zum Corporate Citizenship. Die mehrheitlich von Fraport gehaltene Betreibergesellschaft des Flughafens der peruanischen Hauptstadt Lima beispielsweise unterstützt finanziell mehrere peruanische Wohltätigkeitsorganisationen: die „Operación Sonrisa Perú“, eine Non-Profit-Organisation für behinderte Kinder, die „Peruvian association Fighting against cancer“ oder eine lokale Organisation, die Kindern mit Verbrennungswunden kostenlose Behandlungen zur Verfügung stellt. Weitere Informationen zu den Projekten in Peru finden Sie unter www.operacionsonrisa.org.pe und www.annsullivanperu.org.

„Alter Flugplatz Bonames“ – mit Fraport-Mitteln renaturiert und zum Naherholungsgebiet ausgebaut.



Rechnungslegung zur nachhaltigen Entwicklung

Mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht wollen wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit über unsere Aktivitäten, Fortschritte und Ziele im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des Fraport-Konzerns informieren. Wir kommunizieren die Informationen, die notwendig sind, um unsere Leistung auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung für den definierten Geltungsbereich in der dem Bericht zugrunde liegenden Periode beurteilen zu können.

Berichtsinhalte und Stakeholder

Mit dem Bericht stellen wir unsere eigene Leistung in einen größeren gesamtwirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Kontext.

Bei der Festlegung der wesentlichen Themen stützen wir uns unter anderem auf Informationen, die wir aus dem Dialog mit unseren Anspruchsgruppen (S. 27) gewinnen, sowie auf Erkenntnisse aus dem Compliance- und Risikomanagement (S. 25).

Ausrichtung der Berichterstattung

Der Nachhaltigkeitsbericht 2009 orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) in der Version G3.

Wir sind uns bewusst, dass wir bezüglich der Anwendung und Einhaltung der Richtlinien erst am Anfang stehen. In diesem Sinne sind die folgenden Grundsätze und Prinzipien ein Rahmen für die angestrebte kontinuierliche Weiterentwicklung.

Publikationsrhythmus und Berichtsperiode

Der Nachhaltigkeitsbericht erscheint jährlich (letzter Bericht 19.5.2009) und umfasst analog zum Geschäftsbericht die Berichtsperiode 1. Januar bis 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Wir erfassen und kommunizieren die Informationen und Daten

so aktuell wie möglich. Unterjährig kommunizieren wir möglichst zeitnah und ereignisbezogen, vor allem auf unserer Homepage www.fraport.de.

Berichtsabgrenzung

Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen

- sämtliche Aktivitäten, Produkte und Leistungen,
- die Länder, in denen Fraport tätig ist,
- alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben.

Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.

Zukunftsgerichtete Aussagen

Soweit im vorliegenden Bericht zukunftsbezogene Aussagen gemacht werden, basieren sie auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Fraport liegen und die dazu führen können, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den hier gemachten Aussagen abweichen.

Datenerhebung

Die Finanzzahlen korrespondieren mit den Angaben im Geschäftsbericht 2009, soweit sie darin veröffentlicht wurden. Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2009 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standard Board (IASB) aufgestellt. In den Konzern-Abschluss werden die Muttergesellschaft Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsun-

ternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet.

Die Erfassung und Auswertung von Daten zur Entwicklung der Personalmengen erfolgt mit standardisierten personalwirtschaftlichen Softwarelösungen, die auch für die Datenerfassung im Konzern-Abschluss genutzt werden. Darüber hinaus wird eine Reihe von Angaben zu ausgewählten personalbezogenen GRI-Indikatoren auf Basis von systematisierten Meldeverfahren von den wesentlichsten Konzerngesellschaften erfasst und ausgewertet. Die darin einbezogenen Konzerngesellschaften und die Muttergesellschaft am Standort Flughafen Frankfurt erreichen dabei einen Abdeckungsgrad von etwa 99 % bezogen auf die Beschäftigtenzahl des Konzerns.

Die Umweltdaten werden im Rahmen des Umweltmanagements nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 systematisch für die Muttergesellschaft am Standort Flughafen Frankfurt erhoben und unterliegen der externen Verifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter. Für die einbezogenen Konzern-Flughäfen erfolgt die Erhebung der Daten im Wege von systematisierten Meldeverfahren.

Für die Aufstellung der Berichtsdaten werden die in der Praxis üblichen und nach unserem Verständnis angemessenen Methoden, Berechnungen und Schätzungen angewandt. Es ist aber nicht ganz auszuschließen, dass einzelne GRI-Indikatoren mit gewissen Unsicherheiten behaftet sein könnten.

Verkehr

Verkehrsvolumen	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern (Flughäfen)			1			
Verkehrseinheiten (ohne Transit)	Mio Verkehrseinheiten	2.8	2, 4	93,94	102,68	94,57
Flugbewegungen (an+ab)	Anzahl Bewegungen	2.8		657.510	723.777	674.982
Passagiere	Mio	2.8	4	69,13	78,16	73,66
Cargo-Volumen	Mio t	2.8	4	2,53	2,50	2,15
Flughafen Frankfurt (FRA)						
Verkehrseinheiten (ohne Transit)	Mio Verkehrseinheiten	2.8	4	75,59	74,35	69,50
Flugbewegungen (an+ab)	Anzahl Bewegungen	2.8		492.569	485.783	463.111
Nacht	Anzahl Bewegungen	2.8	3	49.797	48.523	43.228
Passagiere	Mio	2.8	4	54,17	53,47	50,94
Cargo-Volumen	Mio t	2.8	4	2,19	2,13	1,92
Luftfracht	Mio t	2.8	4	2,10	2,04	1,84
Luftpost	Mio t	2.8	4	0,10	0,09	0,08

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).

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

3 Nacht: 22 Uhr bis 6 Uhr.

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

Finanzen

Umsatz und Ergebnis	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	Mio €	EC1, 2.8	1	2.329,0	2.101,6	1.972,6
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	Mio €	EC1, 2.8	1	0,5	0,4	0,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	Mio €	EC1, 2.8	1	24,6	33,8	39,1
Sonstige betriebliche Erträge	Mio €	EC1, 2.8	1	71,7	66,1	45,3
Gesamtleistung	Mio €	EC1, 2.8	1	2.425,8	2.201,9	2.057,9
Materialaufwand	Mio €	EC1, 2.8	1	-461,4	-471,1	-450,7
Personalaufwand	Mio €	EC1, 2.8	1	-1.143,3	-925,6	-866,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	Mio €	EC1, 2.8	1	-240,6	-204,5	-187,4
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Mio €	EC1, 2.8	1	580,5	600,7	552,9
Abschreibungen	Mio €	EC1, 2.8	1	-245,2	-241,5	-262,5
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	Mio €	EC1, 2.8	1	335,3	359,2	290,4
Finanzergebnis	Mio €	EC1, 2.8	1	-16,6	-61,8	-89,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	Mio €	EC1, 2.8	1	318,7	297,4	201,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	Mio €	EC1, 2.8	1	-90,5	-100,5	-43,9
Konzern-Jahresüberschuss	Mio €	EC1, 2.8	1	228,2	196,9	157,3
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss	Mio €	EC1, 2.8	1	5,0	7,2	7,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	Mio €	EC1, 2.8	1	223,2	189,7	150,0
Segmentanteile						
Umsatzerlöse						
Aviation	Anteil am Konzern-Umsatz in %	EC1, 2.7, 2.8	2	30,0	33,9	34,6
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-Umsatz in %	EC1, 2.7, 2.8	2	20,2	17,6	18,4
Ground Handling	Anteil am Konzern-Umsatz in %	EC1, 2.7, 2.8	2	26,7	30,6	31,5
External Activities & Services	Anteil am Konzern-Umsatz in %	EC1, 2.7, 2.8	2	23,1	17,9	15,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)						
Aviation	Anteil am Konzern-EBITDA in %	EC1, 2.7, 2.8	2	24,1	26,9	21,0
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-EBITDA in %	EC1, 2.7, 2.8	2	57,4	47,7	50,6
Ground Handling	Anteil am Konzern-EBITDA in %	EC1, 2.7, 2.8	2	6,4	8,7	2,8
External Activities & Services	Anteil am Konzern-EBITDA in %	EC1, 2.7, 2.8	2	12,1	16,7	25,6
Betriebliches Ergebnis (EBIT)						
Aviation	Anteil am Konzern-EBIT in %	EC1, 2.7, 2.8	2	13,4	25,8	13,8
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-EBIT in %	EC1, 2.7, 2.8	2	72,9	63,5	76,3
Ground Handling	Anteil am Konzern-EBIT in %	EC1, 2.7, 2.8	2	3,8	5,2	-13,2
External Activities & Services	Anteil am Konzern-EBIT in %	EC1, 2.7, 2.8	2	9,9	5,5	23,1

1 Vorjahreszahlen angepasst wegen Aktivierung Fremdkapitalkosten (IAS 23) und Segmentstrukturänderung zum 1. Januar 2009.

2 Vorjahreszahlen angepasst wegen Aktivierung Fremdkapitalkosten (IAS 23). Nur 2008 angepasst um Segmentstrukturänderung zum 1. Januar 2009.

Cash flow und Investitionen

	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Operativer Cash flow	Mio €	EC1	1	499,8	492,5	426,5
Investitionen	Mio €	EC1	1	1.598,5	759,7	1.438,3
Free Cash flow	Mio €	EC1	1	-248,6	-370,7	-711,4

1 Vorjahreszahlen angepasst wegen Aktivierung Fremdkapitalkosten (IAS 23).

Bilanz

	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Eigenkapital	Mio €	2.8	1	2.534,8	2.568,2	2.582,9
Fremdkapital	Mio €	2.8	1	3.230,1	4.010,2	6.074,1
Fraport-Assets	Mio €	2.8	1	3.075,0	3.419,1	3.705,6

1 Vorjahreszahlen angepasst wegen Aktivierung Fremdkapitalkosten (IAS 23).

Rentabilität

	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Umsatzrendite	EBT in % des Umsatzes	EC1	1	13,7	14,2	10,2
EBITDA-Marge	EBITDA in % des Umsatzes	EC1	1	24,9	28,6	28,0
EBIT-Marge	EBIT in % des Umsatzes	EC1	1	14,4	17,1	14,7
Return on Fraport-Assets (ROFRA)	EBIT in % der Fraport-Assets	EC1	1	10,9	10,5	7,8

1 Vorjahreszahlen angepasst wegen Aktivierung Fremdkapitalkosten (IAS 23).

Wertschöpfungsrechnung

	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Erwirtschaftung der Wertschöpfung						
Unternehmensleistung	Mio €	EC1	1	2.425,8	2.201,9	2.057,9
Vorleistungen	Mio €	EC1	1	-646,1	-601,9	-588,3
Materialaufwand	Mio €	EC1	1	-461,4	-471,1	-450,7
Sonstige Aufwendungen	Mio €	EC1	1	-184,7	-130,8	-137,6
Brutto-Wertschöpfung	Mio €	EC1	1	1.779,7	1.600,0	1.469,6
Abschreibungen	Mio €	EC1	1	-245,2	-241,5	-262,5
Netto-Wertschöpfung	Mio €	EC1	1	1.534,5	1.358,5	1.207,1
Verteilung der Wertschöpfung nach Anspruchsgruppe						
			1			
Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben)	Mio €	EC1	1	1.143,3	925,6	866,9
Kreditgeber (Zinsaufwand)	Mio €	EC1	1	55,5	120,2	123,1
Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern)	Mio €	EC1	1	99,6	107,8	50,5
Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.)	Mio €	EC1	1	7,9	8,0	9,3
Aktionäre (Dividende)	Mio €	EC1	1	105,3	105,6	106,2
Fremdgesellschaftern zustehendes Ergebnis	Mio €	EC1	1	5,0	7,2	7,3
Unternehmen (Rücklagen)	Mio €	EC1	1	117,9	84,1	43,8

1 Basis: Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Personal

Personalaufwand	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Personalaufwand	Mio €	EC1		1.143,3	925,6	866,9
Löhne und Gehälter	Mio €	EC1		932,7	754,3	699,9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	Mio €	EC3		176,8	138,0	127,0
Aufwendungen für Altersvorsorge	Mio €	EC3		33,8	33,3	40,0
Beschäftigte	Jahresdurchschnitt (Personen)	LA1		30.437	23.079	19.970
Aviation	Jahresdurchschnitt (Personen)	LA1	1	6.331	6.674	6.315
Retail & Real Estate	Jahresdurchschnitt (Personen)	LA1	1	2.914	594	604
Ground Handling	Jahresdurchschnitt (Personen)	LA1	1	8.062	8.443	8.276
External Activities & Services	Jahresdurchschnitt (Personen)	LA1	1	13.130	7.368	4.775

1 Jahr 2007 vor Segmentstrukturänderung zum 1. Januar 2009, Jahr 2008 angepasst.

Subventionen	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG						
Erhaltene Subventionen	Mio €	EC4		–	0	0

Sämtliche Angaben beziehen sich auf Jahresendbestände zum 31. Dezember 2009.

Beschäftigte	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern					
Beschäftigte	Anzahl Personen	LA1	2	–	20.488
Regionale Verteilung					
Europa	in % der Beschäftigten	LA1, 2.8		95,0	95,7
Deutschland	in % der Beschäftigten	LA1, 2.8		90,4	91,2
Restliches Europa	in % der Beschäftigten	LA1, 2.8		4,6	4,5
Vorderasien	in % der Beschäftigten	LA1, 2.8		2,8	1,9
Südamerika	in % der Beschäftigten	LA1, 2.8		2,2	2,4
Personalfuktuation					
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	LA2	3	–	846
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	LA2	3	–	283
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	LA2	3	–	68
Fraport AG					
Beschäftigte	Anzahl Personen	LA1		12.363	12.083
Stammbeschäftigte	Anzahl Personen	LA1	3	10.722	10.519
Aviation	Anzahl Personen	LA1		3.378	3.313
Ground Handling	Anzahl Personen	LA1		6.604	6.389
Retail & Real Estate	Anzahl Personen	LA1		644	652
External Activities & Services	Anzahl Personen	LA1		1.737	1.729
Personalfuktuation					
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	LA2	3	91	49
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	LA2	3	11	8
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	LA2	3	41	32

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG und die 13 mitarbeiterstärksten Gesellschaften.

Alle Gesellschaften wurden für die Berechnung der Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

2 Erhebung erst ab 2009.

3 Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (Schüler, Studenten, Praktikanten, Diplomanden, geringfügig Beschäftigte), Freigestellten, Auszubildenden und Trainees.

Anstellungsbedingungen	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern					
Mitarbeitende mit Kollektivvereinbarung	in % der Beschäftigten	LA4	2	–	100
Befristete Arbeitsverträge	in % der Stammbeschäftigten, Aushilfen und Auszubildenden	LA1	2, 3	–	12,4
Geringfügig Beschäftigte	Anzahl Personen	LA1	2	–	110
Freigestellte Mitarbeitende	Anzahl Personen	LA1	2	–	795
Fraport AG					
Mitarbeitende mit Kollektivvereinbarung	in % der Beschäftigten	LA4	1	100	100
Befristete Arbeitsverträge	in % der Stammbeschäftigten, Aushilfen und Auszubildenden	LA1	3	–	9,9
Geringfügig Beschäftigte	Anzahl Personen	LA1		12	2
Freigestellte Mitarbeitende	Anzahl Personen	LA1		562	567

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG und die 13 mitarbeiterstärksten Gesellschaften. Alle Gesellschaften wurden für die Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

2 Erhebung erst ab 2009.

3 Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (Schüler, Studenten, Praktikanten, Diplomanden, geringfügig Beschäftigte), Freigestellten, Auszubildenden und Trainees.

Demografie	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern (Deutschland)					
Durchschnittsalter	Jahre	LA13	2	–	40,5
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	LA13	2	–	3.899
	Anteil in % der Beschäftigten	LA13	2	–	20,9
31–50 Jahre	Anzahl Personen	LA13	2	–	11.280
	Anteil in % der Beschäftigten	LA13	2	–	60,4
über 50 Jahre	Anzahl Personen	LA13	2	–	3.500
	Anteil in % der Beschäftigten	LA13	2	–	18,7
Fraport AG					
Durchschnittsalter	Jahre	LA13		42,3	42,8
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	LA13		1.965	1.819
	Anteil in % der Beschäftigten	LA13		15,9	15,1
31–50 Jahre	Anzahl Personen	LA13		7.827	7.588
	Anteil in % der Beschäftigten	LA13		63,3	62,8
über 50 Jahre	Anzahl Personen	LA13		2.571	2.676
	Anteil in % der Beschäftigten	LA13		20,8	22,1

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern (Deutschland)“ umfasst hier die Fraport AG und die acht mitarbeiterstärksten Gesellschaften am Standort Deutschland. Alle Gesellschaften wurden für die Berechnung der Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

2 Erhebung erst ab 2009.

Diversity und Chancengleichheit	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern (Deutschland)					
			1		
Ausländische Beschäftigte	Anzahl Personen	LA13	2	–	3.826
	in % der Beschäftigten	LA13	2	–	20,5
Deutschland	Anzahl Personen	LA13	2	–	14.853
Türkei	Anzahl Personen	LA13	2	–	2.086
Italien	Anzahl Personen	LA13	2	–	273
Spanien	Anzahl Personen	LA13	2	–	117
Griechenland	Anzahl Personen	LA13	2	–	221
USA	Anzahl Personen	LA13	2	–	102
Kroatien	Anzahl Personen	LA13	2	–	112
Österreich	Anzahl Personen	LA13	2	–	55
Portugal	Anzahl Personen	LA13	2	–	105
Marokko	Anzahl Personen	LA13	2	–	96
Sonstige	Anzahl Personen	LA13	2	–	659
Konzern					
			3		
Schwerbehinderte	Anzahl Personen	LA13	4	–	1.297
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze	LA13	5	–	6,6
Gender					
Frauen	in % der Beschäftigten	LA13	2	–	23,0
Männer	in % der Beschäftigten	LA13	2	–	77,0
Frauen in Führungspositionen	in % der Führungskräfte	LA13	2, 6	–	25,8
Fraport AG					
Ausländische Beschäftigte	Anzahl Personen	LA13		2.043	1.983
	in % der Beschäftigten	LA13		16,5	16,4
Deutschland	Anzahl Personen	LA13		10.320	10.100
Türkei	Anzahl Personen	LA13		1.182	1.150
Italien	Anzahl Personen	LA13		150	151
Spanien	Anzahl Personen	LA13		93	90
Griechenland	Anzahl Personen	LA13		88	88
USA	Anzahl Personen	LA13		85	81
Kroatien	Anzahl Personen	LA13		65	63
Österreich	Anzahl Personen	LA13		41	39
Sonstige	Anzahl Personen	LA13		339	321
Schwerbehinderte	Anzahl Personen	LA13	4	1.063	1.127
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze	LA13	5	9,3	10,0
Gender					
Frauen	in % der Beschäftigten	LA13		18,8	18,7
Männer	in % der Beschäftigten	LA13		81,2	81,3
Frauen in Führungspositionen	in % der Führungskräfte	LA13	6	17,8	17,6
Aufsichtsrat	in % der Anzahl Aufsichtsräte	LA13		15,0	15,0
Vorstand	in % der Anzahl Vorstände	LA13		0,0	0,0

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern (Deutschland)“ umfasst hier die Fraport AG und die acht mitarbeiterstärksten Gesellschaften am Standort Deutschland. Alle Gesellschaften wurden für die Berechnung der Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

2 Erhebung erst ab 2009.

3 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG und die 13 mitarbeiterstärksten Gesellschaften. Alle Gesellschaften wurden für die Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

4 Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

5 Anrechenbare Arbeitsplätze = Gesamtbeschäftigte – Schüler – Studenten – Auszubildende.

6 Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5.

Work-Life-Balance	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern			1		
Teilzeitanstellung	in % der Beschäftigten	LA1	2, 3	–	14,0
Fraport AG					
Teilzeitanstellung	in % der Beschäftigten	LA1	3	13,3	16,2

1 Der Konsolidierungskreis für die Personalkennzahlen ist hier die Fraport AG und die 13 mitarbeiterstärksten Gesellschaften.

Alle Gesellschaften wurden für die Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

2 Erhebung erst ab 2009.

3 Inklusive Altersteilzeit.

Aus- und Weiterbildung	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern			1		
Auszubildende		LA1, 10	2	–	321
Praktikanten, Studenten, Diplomanden, Trainees und Schülershilfen		LA1, 10	2	–	710
Weiterbildung	Tage je Mitarbeitenden und Jahr	LA10, 11	2, 3	–	4,1
Fraport AG					
Auszubildende		LA1, 10		329	316
Männer	Anteil in % der Auszubildenden	LA1, 10		70,2	72,5
Frauen	Anteil in % der Auszubildenden	LA1, 10		29,8	27,5
Praktikanten, Studenten, Diplomanden, Trainees und Schülershilfen		LA1, 10		738	679
Weiterbildung	Tage je Mitarbeitenden und Jahr	LA10, 11	4	2,9	2,9

1 Der Konsolidierungskreis für die Personalkennzahlen ist hier die Fraport AG und die 13 mitarbeiterstärksten Gesellschaften.

Alle Gesellschaften wurden für die Berechnung der Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.

2 Erhebung erst ab 2009.

3 Ohne Auszubildende und die Gesellschaften APS Airport Personal Services GmbH und AirIT Systems GmbH.

4 Ohne Auszubildende.

Arbeits- und Gesundheitsschutz	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern					
			1		
Unfälle	Anzahl	LA7	2	–	1.362
1.000-Mann-Quote	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeitende und Jahr	LA7	2, 3, 5	–	24,11
mit Todesfolge	Anzahl	LA7	2	–	0
meldepflichtig	Anzahl	LA7	2, 3	–	513
	Ausfalltage	LA7	2, 3	–	7.543
Berufskrankheiten	Anzahl anerkannter Fälle	LA7	2	–	4
Gesundheitsquote	Anwesenheit in %	LA7	2, 4	–	95,79
Unfall- und Krankheitsquote	Abwesenheit in %	LA7	2, 4	–	4,21
krankheitsbedingt	Abwesenheit in %	LA7	2, 4	–	4,13
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle)	Abwesenheit in %	LA7	2, 4	–	0,08
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeitende	Anteil in % der Beschäftigten	LA6	2	–	100,0
Fraport AG					
Unfälle	Anzahl	LA7		846	723
1.000-Mann-Quote	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeitende und Jahr	LA7	3, 5	26,67	24,78
mit Todesfolge	Anzahl	LA7		0	0
meldepflichtig	Anzahl	LA7	3	330	301
	Ausfalltage	LA7		5.634	4.991
Berufskrankheiten	Anzahl anerkannter Fälle	LA7		0	0
Gesundheitsquote	Anwesenheit in %	LA7	4	94,51	93,77
Unfall- und Krankheitsquote	Abwesenheit in %	LA7	4	5,49	6,23
krankheitsbedingt	Abwesenheit in %	LA7	4	5,28	6,05
unfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle)	Abwesenheit in %	LA7	4	0,21	0,18
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeitende	Anteil in % der Beschäftigten	LA6		100,0	100,0

- Der Konsolidierungskreis für die Personalkennzahlen ist hier die Fraport AG und die 13 mitarbeiterstärksten Gesellschaften. Alle Gesellschaften wurden für die Berechnung der Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.
- Erhebung erst ab 2009.
- Als meldepflichtig gilt ein Arbeitsunfall mit mehr als drei Ausfalltagen.
- Bezogen auf die Sollarbeitsstunden.
- Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand. Der durchschnittliche Personalstand ergibt sich aus den addierten monatlichen Beschäftigungszahlen, dividiert durch die Anzahl der Monate.

Mitarbeiterzufriedenheit und Personalentwicklung	Einheit	GRI	Anmerkung	2008	2009
Konzern					
			1		
Beurteilung des Unternehmens durch Mitarbeitende	Note 1–6, 1 = sehr gut	LA12		2,95	2,98
Befragte Mitarbeitende	in % der Stammbeschäftigten	LA12	2	100,0	100,0
Fraport AG					
Beurteilung des Unternehmens durch Mitarbeitende	Note 1–6, 1 = sehr gut	LA12		2,97	3,04
Befragte Mitarbeitende	in % der Stammbeschäftigten	LA12	2	100,0	100,0

- Der Konsolidierungskreis „Konzern“ für die Zahlen zur Mitarbeiterzufriedenheit und Personalentwicklung umfasst hier die Fraport AG und acht Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die ausländischen Gesellschaften in Lima, Varna und Burgas. Alle Gesellschaften wurden für die Kennzahlen zum Personal vollkonsolidiert.
- Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (Schüler, Studenten, Praktikanten, Diplomanden, geringfügig Beschäftigte), Freigestellten, Auszubildenden und Trainees.

Umwelt

Energie	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern			1			
Energieverbrauch	TJ	EN3, 4	2	2.943,7	3.131,9	3.088,5
	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	EN3, 4	2, 3	31,3	30,5	32,7
Kraftstoffe	TJ	EN4	2, 4	485,5	500,6	475,3
	Liter	EN1	2, 4	13.715.771	14.127.637	13.410.737
Strom	TJ	EN4	2	1.299,4	1.424,5	1.441,1
	GWh	EN4	2	361,2	396,0	400,6
Wärme	TJ	EN3	2	1.158,9	1.206,8	1.172,1
Fernwärme	TJ	EN3	2	710,7	711,2	719,3
Nahwärme	TJ	EN3	2, 5	68,4	96,1	47,5
Kälte	TJ	EN3	2	379,8	399,5	405,3
Fraport AG						
Energieverbrauch	TJ	EN3, 4	2	2.632,0	2.703,2	2.755,5
	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	EN3, 4	2, 3	34,8	36,4	39,6
Kraftstoffe	TJ	EN4	2, 4	428,6	436,2	435,0
	Liter	EN1	2, 4	12.081.059	12.282.881	12.255.934
Strom	TJ	EN4	2	1.093,5	1.136,2	1.178,8
	GWh	EN4	2	304,0	315,9	327,7
Wärme	TJ	EN3, 4	2	730,1	731,3	736,4
Fernwärme	TJ	EN4	2	710,7	711,2	719,3
Nahwärme	TJ	EN3	2, 5	19,4	20,1	17,1
Kälte	TJ	EN4	2	379,8	399,5	405,3
Stromkennzeichnung						
erneuerbare Quellen	Anteil in %	EN4		21,5	96,0	93,4
Kernkraft	Anteil in %	EN4		19,5	1,1	1,9
Fossile und sonstige Energieträger	Anteil in %	EN4		59,0	2,9	4,7

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).

2 Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

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

4 Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und Betriebsstraßen.

5 Lokale Feuerungsanlagen.

Klimabelastung	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
			1			
CO ₂ -Emissionen	t	EN16	2, 3	291.741	270.267	263.650
direkte CO ₂ -Emissionen	t	EN16	2	40.908	44.411	39.056
indirekte CO ₂ -Emissionen	t	EN16	3	250.833	225.856	224.594
CO ₂ -Intensität der Verkehrsleistung	kg pro Verkehrseinheit	EN16	2, 3, 4	3,11	2,63	2,79
direkte CO ₂ -Emissionen	kg pro Verkehrseinheit	EN16	2	0,44	0,43	0,41
indirekte CO ₂ -Emissionen	kg pro Verkehrseinheit	EN16	3	2,67	2,20	2,38
Kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate)	t	EN16	5	0	133.200	133.200
Fraport AG						
CO ₂ -Emissionen	t	EN16	2, 3	252.138	227.103	232.437
direkte CO ₂ -Emissionen	t	EN16	2	33.628	34.387	33.792
indirekte CO ₂ -Emissionen	t	EN16	3	218.510	192.716	198.645
Sonstige relevante Treibhausgase	t	EN17	6	< 2	< 2	< 2
CO ₂ -Intensität der Verkehrsleistung	kg pro Verkehrseinheit	EN16	2, 3, 4	3,35	3,06	3,35
direkte CO ₂ -Emissionen	kg pro Verkehrseinheit	EN16	2, 4	0,45	0,46	0,49
indirekte CO ₂ -Emissionen	kg pro Verkehrseinheit	EN16	3, 4	2,90	2,60	2,86
Kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate)	t	EN16	5	0	133.200	133.200

- 1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).
- 2 Direkte Emissionen nach Scope 1 GHG Protocol-Standard: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propangas.
- 3 Indirekte Emissionen nach Scope 2 GHG Protocol-Standard: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte.
- 4 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 5 Kompensation der strombedingten Emissionen über RECS-Zertifikate (www.recs.org).
- 6 Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

Wasser	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
			1			
Wasserverbrauch	m ³	EN8		1.778.868	2.005.280	1.857.389
	Liter pro Verkehrseinheit	EN8	2	18,94	19,53	19,64
Trinkwasser	m ³	EN8		1.661.783	1.847.864	1.690.084
Brauchwasser	m ³	EN10		117.085	157.416	167.305
Schmutzwasser	m ³	EN21		2.048.735	2.207.805	2.008.636
	Liter pro Verkehrseinheit	EN21		21,81	21,50	21,24
Fraport AG						
Wasserverbrauch	m ³	EN8		1.083.990	1.144.500	1.000.100
	Liter pro Verkehrseinheit	EN8	2	14,34	15,39	14,39
Trinkwasser	m ³	EN8		967.000	988.000	833.000
Brauchwasser	m ³	EN10		116.990	156.500	167.100
Schmutzwasser	m ³	EN21	3	1.605.000	1.548.000	1.351.000
	Liter pro Verkehrseinheit	EN21	2, 3	21,23	20,82	19,44

- 1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).
- 2 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 3 Schmutzwasser von Fraport AG und über 580 weiteren Unternehmen am Standort Frankfurt.

Abfallaufkommen	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern			1			
Abfallaufkommen	t	EN22	2	32.774	31.779	28.485
nicht gefährliche Abfälle	t	EN22	2	31.014	29.585	27.125
gefährliche Abfälle	t	EN22	2	1.760	2.194	1.360
Recycling	in % des Abfallaufkommens	EN22	2	65,6	66,0	66,2
Fraport AG			EN22			
Abfallaufkommen	t	EN22	2	24.703	24.112	22.265
nicht gefährliche Abfälle	t	EN22	2	23.186	22.145	21.021
gefährliche Abfälle	t	EN22	2	1.516	1.967	1.244
Recycling	in % des Abfallaufkommens	EN22	2	82,7	83,0	85,5

- 1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).
- 2 Inklusive Übernahme von Dritten, ohne Boden und Bauschutt.

Wesentliche Freisetzungen	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG			1			
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe		EN23				
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	EN23		618	566	483
Volumen der Freisetzungen	m ³	EN23		11,40	11,00	11,60
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	EN23		1,25	1,17	1,04
Auswirkungen		EN23	2	keine	keine	keine

- 1 Freisetzungen vorwiegend durch Dritte.
- 2 Keine Umweltgefährdung, da Freisetzungen im Regelfall auf befestigten Flächen mit nachgeschalteten umfangreichen Sicherheitseinrichtungen. Freisetzungen auf unbefestigten Flächen sind sehr seltene Ausnahmen, werden unverzüglich saniert.

Hilfsstoffe	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG						
Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat (SAFE-WAY KF)	m ³	EN1	1	220	1.085	3.271
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol	m ³ Wirkstoff	EN1	1	262	943	1.215

- 1 Die Winter werden jeweils dem folgenden Kalenderjahr zugeschlagen, zum Beispiel 2008/2009 dem Jahr 2009.

Alter des Fuhrparks	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG						
Durchschnittsalter der Arbeitsmaschinen und Kraftfahrzeuge	Jahre	EN29	1	6,4	5,9	5,9

- 1 Durchschnittsalter der im Einsatz befindlichen mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz (ohne einjährige Pkw-Leasingfahrzeuge). Bei der Beurteilung der Kennzahl ist zu beachten, dass ohne den Austausch alter gegen neue Arbeitsmaschinen eine stetige Erhöhung des Durchschnittsalters stattfinden würde. Deshalb bedeutet selbst ein Anstieg, der kleiner ist als ein Jahr, dass immer noch eine Verjüngung stattgefunden hat. Bleibt die Kennzahl gleich, bedeutet dies, dass die natürliche Alterung durch Neuanschaffung numerisch genau kompensiert wurde.

Gesellschaft und Region

Lärmbelastung	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG						
Flugzeugkategorie						
Kategorie 0 (LAZ bis 68,9 dB(A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	19,8	18,5	16,5
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,23	0,17
Kategorie 1 (LAZ 69,0 bis 71,9 dB(A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	43,8	43,4	45,2
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	1,49	1,40
Kategorie 2 (LAZ 72,0 bis 74,9 dB(A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	17,1	17,9	15,3
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,57	0,41
Kategorie 3 (LAZ 75,0 bis 77,9 db (A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	11,4	11,9	15,3
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,80	0,89
Kategorie 4 (LAZ 78,0 bis 80,9 dB(A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	7,1	8,0	7,5
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,44	0,45
Kategorie 5 LAZ 81,0 bis 83,9 dB(A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	0,8	0,4	0,2
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,04	0,01
Kategorie 6 (LAZ 84,0 bis 86,9 dB(A))	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	0,0	0,0	0,0
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,0	0,0
Kategorie 7 (LAZ 87,0 dB(A) und darüber)	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	1, 2	< 0,001	< 0,001	0,0
davon in der Nacht	in % der gesamten Flugbewegungen	EN26	3	k. A.	0,0	0,0

1 Ab 2008 neues Lärmklassensystem, 2007 zu Vergleichszwecken angepasst.

2 LAZ = Einzelereignispegel als gemessener Überflug.

3 Nacht = Mediationsnacht 23.00 Uhr bis 5.59 Uhr, Nachberechnung 2007 für die Kategorie Nacht nicht möglich.

Mitarbeiterverkehr (Arbeitsweg)	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	Anteil der Beschäftigten in %	EN7, 29	2	31,5	38,4	31,2
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft	Anteil der Beschäftigten in %	EN7, 29	2	16,4	13,9	17,0
Fraport AG						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	Anteil der Beschäftigten in %	EN7, 29	2	33,2	42,9	31,2
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft	Anteil der Beschäftigten in %	EN7, 29	2	12,5	11,0	14,3

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).

2 Die Werte basieren auf einer Umfrage.

Passagierverkehr	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
An-/Abreise mit öffentlichem Verkehr	Anteil in % des Passagieraufkommens	EN7, 29	2	31,8	29,0	27,2
Flughafen Frankfurt (FRA)						
An-/Abreise mit öffentlichem Verkehr	Anteil in % des Passagieraufkommens	EN7, 29	2	34,3	36,4	37,4

1 Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst hier die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt und weitere wesentliche Konzern-Flughäfen (2007: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima; 2008: Frankfurt-Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya).

2 Die Werte basieren auf einer Umfrage.

Flächeninanspruchnahme	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG						
Eigentumsfläche	ha	EN11	1	1.906,6	1.906,6	1.906,6
davon befestigt	ha	EN11		k. A.	k. A.	891,5

1 Zusammenhängende Eigentumsfläche.

Gesellschaftliches Engagement	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Fraport AG						
Gesellschaftliches Engagement	Mio €	EC1		7,9	8,0	9,3
Sponsoring	Mio €	EC1		5,2	5,6	6,4
Umweltfonds	Mio €	EC1		2,0	1,5	2,0
Regionalpark	Mio €	EC1		0,9	0,9	0,8
Natur-/Umweltschutz	Mio €	EC1		0,3	0,1	0,2
Umweltpädagogik	Mio €	EC1		0,5	0,2	0,2
Forschung	Mio €	EC1		0,3	0,3	0,8
Spenden	Mio €	EC1		0,7	0,9	0,9

Compliance	Einheit	GRI	Anmerkung	2007	2008	2009
Konzern						
Fälle von Korruption	Anzahl	SO7		k. A.	k. A.	0
Fraport AG						
Wesentliche Bußgelder aufgrund wettbewerbswidrigem Verhaltens	Mio €	SO8		k. A.	k. A.	keine

Global Reporting Initiative und Fortschrittsmitteilung des UN Global Compact

Fraport orientiert sich in der Nachhaltigkeitsberichterstattung an den Sustainability Reporting Guidelines (Version G3) der Global Reporting Initiative (GRI). Die folgende Tabelle (GRI-Content Index) zeigt, wo im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht 2009 und im Geschäftsbericht 2009 Informationen zu den Kern- und Zusatzindikatoren zu finden sind.

Zusatzindikatoren sind grau dargestellt. Verweise auf Informationen im Geschäftsbericht sind mit „(GB)“ gekennzeichnet. Wenn zu einem GRI-Indikator keine Informationen vorliegen, haben wir dies in der Regel begründet.

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact (GC-Prinzipien), die grundlegende Positionen zu Menschenrechten, Arbeitsstandards, Umweltschutz und Korruption umfassen (www.unglobalcompact.org). Wir entwickeln und implementieren Maßnahmen zur Umsetzung der zehn Prinzipien und tragen zu ihrer Anerkennung bei, auch über unseren eigenen Unternehmenshorizont hinaus. In der Spalte „GC“ der folgenden Tabelle ist angegeben, auf welchen Seiten des vorliegenden Berichts entsprechende Informationen zu finden sind.



Die Nachhaltigkeitsberichterstattung 2009 von Fraport erreichte das zweithöchste Level B der Global Reporting Initiative.

Legende

schwarz	= GRI Kern-Indikator
grau	= GRI Zusatz-Indikator
√	= Indikator vollständig abgedeckt
(√)	= Indikator teilweise abgedeckt
–	= noch keine Information verfügbar
n.r.	= nicht relevant für Fraport
(GB)	= Verweis auf Geschäftsbericht 2009
GC	= Global Compact Prinzip

Profil

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
1 Strategie und Analyse				
1.1		„Editorial“	4–5	✓
1.2		„Editorial“	4–5	✓
		„Im Gespräch“	6–11	
		„Unsere Herausforderungen“	12–17	
		„WerteManagement“	25	
		„Chancen und Risiken abwägen“	25	
2 Organisationsprofil				
2.1		„Unser Unternehmen“	30	✓
2.2		„Alle Kompetenzen aus einer Hand“ bis „External Activities & Services: Flughafen-Management weltweit“	30–34	✓
2.3		„Unsere Organisation“	34	✓
2.4		„Unser Unternehmen“, 1. Abschnitt	30	✓
2.5		„External Activities & Services“ mit Grafik „Fraport Aktivitäten weltweit“	33–34	✓
2.6		„Unsere Eigentümer“	35	✓
2.7		Tabelle „Finanzen“	84	✓
		Segmentberichterstattung: Informationen über geographische Gebiete, Geschäftsbericht 2009: Konzern-Abschluss und -Anhang, Textziffer 44	89 (GB)	
2.8		Tabelle „Verkehr“	83	✓
		Tabelle „Finanzen“	84	
		Tabelle „Bilanz“	85	
		Tabelle „Beschäftigte“	86	
2.9		„Unsere Eigentümer“	35	✓
		„Wesentliche Ereignisse und operative Highlights“	48 (GB)	
		„Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag“	90–93 (GB)	
2.10		„Auszeichnungen“	108	✓
		„Anerkennung für unser Handeln“	69	
3 Berichtsparameter				
3.1		„Berichtsabgrenzung“	82	✓
3.2		„Publikationsrhythmus und Berichtsperiode“	82	✓
3.3		„Publikationsrhythmus und Berichtsperiode“	82	✓
3.4		Kontakt	110	✓
		Verantwortlich: Fraport AG, Jörg Kämer; Bereichsleiter Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance. Kontakt: Fraport AG, Nicole Scheer, Leiterin Nachhaltigkeitsberichterstattung und -monitoring		
3.5		„Berichtsinhalte und Stakeholder“ inklusive Seitenverweise	82	✓
3.6		„Berichtsabgrenzung“	82	✓
3.7		„Berichtsabgrenzung“	82	✓
		Fußnoten zum Konsolidierungskreis bei den Tabellen im Kapitel „Zahlen und Fakten“	83–95	
3.8		„Berichtsabgrenzung“	82	✓
3.9		„Datenerhebung“	82–83	✓
3.10		„Wesentliche Ereignisse und operative Highlights“	48 (GB)	✓
		„Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag“	90–93 (GB)	

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
3.11 Veränderungen gegenüber Vorjahren		Für das Berichtsjahr 2009 wurden die Personalkennzahlen erstmals auch auf Konzernebene erfasst. Diese werden zusätzlich zu den Zahlen der Fraport AG ausgewiesen.	86–90	✓
3.12 GRI Content Index		„Global Reporting Initiative und Fortschrittsmitteilung des UN Global Compact“	96–107	✓
3.13 Externe Prüfung des Berichts		„Datenerhebung“	82–83	✓
		„Geprüftes Umweltmanagement“	64–65	
4 Governance, Verpflichtungen und Engagement				
4.1 Führungsstruktur der Organisation		„Gute Unternehmensführung“	24	✓
		Grafik „Gremien und Verantwortlichkeiten“	24	
4.2 Erläuterung ob der Vorsitzende des höchsten Leitungsorgans gleichzeitig Geschäftsführer ist		Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht Mitglied des Vorstands.		✓
4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans		Angaben nur notwendig für Organisationen ohne Aufsichtsrat (die Fraport AG hat einen Aufsichtsrat nach deutschem Aktienrecht) „Gute Unternehmensführung“	24	✓
4.4 Mechanismus für Empfehlungen von Aktionären und Mitarbeitern an höchstes Leitungsorgan		„Gute Unternehmensführung“ und der dortige Link zum Fraport Corporate Governance-Kodex	24	✓
		Die Mitarbeitenden sind entsprechend deutschem Recht im Kontrollorgan des Aufsichtsrats paritätisch vertreten. Der Aufsichtsrat hat einen gesonderten Personalausschuss. Aufgabe des Personalausschusses ist die Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens. Ausschussvorsitzender ist der Betriebsratvorsitzende der Fraport AG.	182 (GB)	
		Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Hauptversammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf und die Tagesordnung informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch veröffentlichte Zwischenberichterstattung und Publikationen des Unternehmens auf der Homepage aktuelle Informationen. Die Vertreter der Aktionäre und der Arbeitnehmer bereiten die Sitzungen des Aufsichtsrats jeweils gesondert, gegebenenfalls mit Mitgliedern des Managements vor. Die Mitglieder des Vorstands nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, wenn nicht der Aufsichtsrat in Einzelfällen beschließt, in Abwesenheit des Vorstands zu tagen (Fraport Corporate Governance-Kodex, 3.6, S. 6, vgl. www.fraport.de, Investor Relations).	181 (GB)	
4.5 Zusammenhang zwischen Bezahlung der Führungsgremien und Leistung der Organisation		„Nachhaltigkeit ist im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gehaltsrelevant“	24–25	✓
4.6 Mechanismen des höchsten Leitungsorgans zur Vermeidung von Interessenskonflikten		„Gute Unternehmensführung“ und der dortige Link zum Fraport Corporate Governance-Kodex. Der Fraport Corporate Governance-Kodex beschreibt in den Unterpunkten 4.3 und 5.5 den Umgang mit Interessenskonflikten für den Vorstand und Aufsichtsrat.	24	✓
4.7 Identifikation der Qualifikation der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen		„Gute Unternehmensführung“ Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane der Fraport AG richtet sich nach dem deutschen Aktienrecht. Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich (2009: fünf Mal). Er überprüft dabei einmal jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit. Hierbei können auch Themen identifiziert werden, die zum Anlass für individuelle Fortbildungsmaßnahmen genommen werden (vgl. Kapitel „Gute Unternehmensführung“ und „Erklärung zur Unternehmensführung“ gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht (GB S. 179 ff.)). Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat nur solche Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen und hinreichend unabhängig sind (vgl. Fraport Corporate Governance-Kodex, 5.4.1, S. 14).	24	✓

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien	1 – 10	„WerteManagement“	25	√
		„Nachhaltiges Wirtschaften und Handeln bilden den Grundstein für den langfristigen Unternehmenserfolg“	32-35 (GB)	
		Risiko- und Chancenbericht: Fraport verfügt über ein Risiko-Management-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Im Rahmen des Risiko-Management-Systems wurden „Risikopolitische Grundsätze“ formuliert.	66 (GB)	
4.9 Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	1 – 10	„Ein Konzern mit Grundsätzen“	61	√
		„Nachhaltigkeit ist im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gehaltsrelevant“	24–25	
		„Corporate Compliance noch stärker verankert“	26	
		Der Vorstand nimmt unter anderem über das in der Organisation verankerte Sustainability Board die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor.	26	
4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans	1 – 10	Tabelle „Gremien und Verantwortlichkeiten“	24	√
		Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich (2009: fünf Mal). Er überprüft dabei einmal jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit (vgl. Kapitel „Gute Unternehmensführung“ und „Erklärung zur Unternehmensführung“ gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht (GB S. 179 ff.)).	24	
4.11 Vorsorgeprinzip	7	„Chancen und Risiken abwägen“	25	√
		„Unsere Umweltpolitik“	63–64	
		„Vorbeugen ist besser als heilen“	60	
		„Entlastung durch technische Hilfsmittel“	60	
4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien	1 – 10	„Global Reporting Initiative und Fortschrittsmitteilung des UN Global Compact“	96	√
		„Global Compact“	181 (GB)	
		„Ethische Standards“	81	
		„Ein Konzern mit Grundsätzen“	61	
		Bilanzierung nach den Verlautbarungen des International Accounting Standard Board (IASB). Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.	90 (GB)	
		„Geprüftes Umweltmanagement“, 2. Abschnitt: Airport Carbon Accreditation-Projekt (ACA) des ACI Europe	64	
4.13 Mitgliedschaft in Verbänden bzw. Interessenvertretungen		„Im partnerschaftlichen Dialog bleiben“	26	√
4.14 Stakeholder-Gruppen		Tabelle „Stakeholder-Management 2009“	27	√
4.15 Grundlage für Auswahl der Stakeholder		„Im partnerschaftlichen Dialog bleiben“	26	√
		„Berichtsinhalte und Stakeholder“ inklusive die dortigen Seitenverweise	82	
4.16 Ansätze für die Einbeziehung von Stakeholdern		Tabelle „Stakeholder-Management 2009“	27	√
		„Das Dialog-Forum Flughafen und Region (FFR)“	72	
4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern		Tabelle „Stakeholder-Management 2009“	27	√

Ökonomische Leistungsindikatoren

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Managementansatz				
	1, 4, 6–9	„Editorial“	4–5	√
		„Agenda 2015“	20–21	
		„Unsere Nachhaltigkeitsstrategie“	21	
		„Was wir in den nächsten zehn Jahren tun wollen“	21	
		„Die Konzernvision“	21	
		„Nachhaltigkeit: unsere Handlungsrichtlinie für die Zukunft“	22–23	
		„Wert und Ertrag“	47	
		„Wertorientierte Steuerung“	48	
Wirtschaftliche Leistung				
EC1		Tabelle „Finanzen“	84	√
		Tabelle „Cash flow und Investitionen“	85	
		Tabelle „Rentabilität“	85	
		Tabelle „Wertschöpfungsrechnung“	85	
		Tabelle „Personalaufwand“	86	
		Tabelle „Gesellschaftliches Engagement“	95	
EC2	7–9	„Jahrhundertthema Klimawandel“	16–17	√ ¹
EC3		„Leistungs- und erfolgsbezogene Vergütung mit sozialer Komponente“	54	√
		Tabelle „Personalaufwand und Beschäftigte“	86	
EC4		Tabelle „Subventionen“	86	√
Marktpräsenz				
EC5	1, 6	In nahezu 100 % der Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Unserer Auffassung nach hat dieser Punkt keine Relevanz für die Fraport AG.		–
EC6		„Wirtschaftsmotor Flughafen“	15–16	√
EC7	6	In den ausländischen Beteiligungsunternehmen werden hauptsächlich landeseigene Beschäftigte aufgrund der Spezifik des Geschäfts eingesetzt. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.		√
Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen				
EC8		„Flughafen-Ausbau: bedarfsgerecht und nachhaltig“	15	√
		„Wirtschaftsmotor Flughafen“	15–16	
EC9		„Wirtschaftsmotor Flughafen“	15–16	√
		„Großer Arbeitgeber, großer Bildungsbeitrag“	79	

1 Eine Aussage zu den finanziellen Folgen ist zurzeit noch nicht möglich.

Ökologische Leistungsindikatoren

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Managementansatz				
	7–9	„Editorial“	4–5	✓
		„Agenda 2015“	20–21	
		„Unsere Nachhaltigkeitsstrategie“	21	
		„Was wir in den nächsten zehn Jahren tun wollen“	21	
		„Die Konzernvision“	21	
		„Nachhaltigkeit: unsere Handlungsrichtlinie für die Zukunft“	22–23	
		„Unsere Umweltpolitik“	63–64	
		„Geprüftes Umweltmanagement“	64–65	
		„Weltweites Umweltengagement“	65	
Aspekt: Materialien				
EN1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	7–9	Beim Reporting des Materialeinsatzes werden die wesentlichen Stoffe erfasst.	✓
			Tabelle „Energie“	91
			Tabelle „Hilfsstoffe“	93
EN2	Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz	7–9	Die unter EN1 aufgeführten Materialien enthalten kein Recyclingmaterial. Derzeit werden keine recycelten Hilfsstoffe angeboten, die für Fraport gebrauchsfähig wären.	✓
Aspekt: Energie				
EN3	Direkter Energieverbrauch nach Prämienerzeugern	8–9	Tabelle „Energie“	91
EN4	Indirekter Energieverbrauch nach Prämienerzeugern	8–9	Tabelle „Energie“	91
EN5	Eingesparte Energie	8–9	„Wie wir schon heute CO ₂ sparen“	68–69
			Box „Nachhaltiges Bauen am Flughafen Frankfurt“	69
EN6	Initiativen für Energieeffizienz und erneuerbare Energien bei Produkten und Dienstleistungen	7–9	„Wie wir schon heute CO ₂ sparen“	68–69
			Box „Nachhaltiges Bauen am Flughafen Frankfurt“	69
EN7	Initiativen zur Einsparung indirekter Energie	7–9	Tabelle „Mitarbeiterverkehr“	94
			Tabelle „Passagierverkehr“	94
Aspekt: Wasser				
EN8	Gesamtwasserentnahme nach Quellen	8	Tabelle „Wasser“	92
EN9	Von Entnahme wesentlich betroffene Wasserquellen	8	Die Fragestellung ist für die Fraport AG und ihre Beteiligungen in Deutschland auf Grund der günstigen Versorgungsbedingungen für Trinkwasser einerseits und des flächendeckenden Einsatzes von Wassersparttechnologien andererseits irrelevant.	n.r.
EN10	Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser	8–9	Tabelle „Wasser“	92

2 Eine quantitative Aussage auf Ebene Konzern ist zurzeit noch nicht möglich.

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Aspekt: Biodiversität				
EN11 Ort und Größe von Grundstücken in Schutzgebieten	8	Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen am Standort Frankfurt wurden entsprechende Gebiete detailliert aufgelistet.	72	√ ³
EN12 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Biodiversität	8	Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung am Standort Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen.	72	√ ⁴
EN13 Geschützte, wiederhergestellte natürliche Lebensräume	8	„Umweltschutz und Flughafen-Ausbau“	72	√ ⁴
		„Biodiversität – Vermeidung, Kompensation und Ausgleich“	73	
		„Wir siedeln um“	73	
EN14 Strategien, Maßnahmen, Pläne zum Schutz der Biodiversität	8	„Umweltschutz und Flughafen-Ausbau“	72	√ ⁴
		„Biodiversität – Vermeidung, Kompensation und Ausgleich“	73	
		„Wir siedeln um“	73	
EN15 Gefährdete Arten, Bedrohungsgrad	8	Von den Aktivitäten der Fraport AG und ihrer Tochterunternehmen gehen im Regelbetrieb keine Gefahren für bedrohte Pflanzen und Tierarten aus. Lediglich im Fall der Ausweitung der Betriebsgelände kann dieser Fall auftreten. In der Europäischen Union ist in solchen Fällen grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen und sind entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu treffen. In ähnlicher Weise wird bei Projekten verfahren, die über internationale Banken finanziert werden. Dort ist zumeist ein Environmental Management Plan vorzulegen, der in der Regel auf einem mehr oder minder umfangreichen Environmental Impact Assessment beruht und festlegt, wie eine Minimierung der Eingriffsfolgen bewerkstelligt werden kann.		√
Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall				
EN16 Treibhausgasemissionen (direkt/indirekt) nach Gewicht	8	„Klimagase: lokale Antworten für globale Fragen“ Tabelle „Klimabelastung“	67-68 92	√
EN17 Andere Treibhausgasemissionen	8	„Klimagase: lokale Antworten für globale Fragen“ Tabelle „Klimabelastung“	67-68 92	√ ⁴
		Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung am Standort Frankfurt wurde nachgewiesen, dass von den sonstigen Treibhausgasen lediglich Methan vorkommt, allerdings in verschwindend geringer Menge.		
EN18 Initiativen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und erzielte Ergebnisse	7–9	„Wie wir schon heute CO ₂ sparen“	68–69	(√) ⁴
		Box „Nachhaltiges Bauen am Flughafen Frankfurt“	69	
EN19 Emissionen von Ozon abbauenden Stoffen nach Gewicht	8	Ozonabbauende Stoffe werden im Fraport-Konzern weder produziert noch exportiert. Die Hauptanwendung ist in Kältemaschinen von Klimaanlageanlagen, wo sich die Stoffe in einem geschlossenen System befinden. Bei notwendigen Wartungsarbeiten werden die Kältemittel aufgefangen und als Abfall entsorgt. Eine absichtliche Freisetzung der Stoffe erfolgt nicht. Gelegentliche Verluste durch Undichtigkeiten können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, können in der Höhe jedoch nicht bilanziert werden.		√
EN20 NO _x , SO _x und andere Luftemissionen	8	„Luftqualität wie in der Stadt“	70	√ ⁴
		„Vermeidung von Feinstaubbelastungen“	73	
EN21 Abwasserableitungen	8	Tabelle „Wasser“	92	√
EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	8	Tabelle „Abfallaufkommen“	93	√
EN23 Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen	8	Tabelle „Wesentliche Freisetzungen“	93	√

³ Eine quantitative Aussage auf Ebene Konzern ist zurzeit noch nicht möglich.

⁴ Eine Aussage auf Ebene Konzern ist zurzeit noch nicht möglich.

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
EN24 Transport von gefährlichen Sonderabfällen nach Gewicht	8	Abfälle, die den Regelungen des Basler Übereinkommen unterfallen, entstehen in erster Linie in Firmen des produzierenden Gewerbes oder fallen bei Abfallentsorgern an; Dienstleister wie die Fraport AG beziehungsweise die Konzerntöchter haben kaum Prozesse, in denen solche Abfälle entstehen. Ausnahmen sind zum Beispiel Klinikabfälle (Y1; A4030; Fraport AG), Abfälle von Herbiziden und Pestiziden (Y4; A4030), Altöl (Y8), Öl-Wasser-Gemische beziehungsweise Kohlenwasserstoff-Wasser-Gemische (Y9; A4060). Die Entsorgung dieser Abfälle erfolgt nach dem jeweils einschlägigen Landesrecht. Über eine zwischenstaatliche Verbringung solcher Abfälle liegen uns keine Informationen vor.		√
EN25 Erheblich von Abwasser betroffene Gewässer, Lebensräume		Einleitungen in Oberflächengewässer, die die Bedingungen des Indikators erfüllen, finden nur in sehr begrenztem Umfang statt. Soweit es sich bei der Einleitung um ehemaliges Schmutzwasser handelt, wurde dieses vor Einleitung so weit gereinigt, dass keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu befürchten sind. Gleiches gilt im Bedarfsfall auch für ablaufendes Oberflächenwasser von befestigten Flächen.		√
Aspekt: Produkte und Dienstleistungen				
EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen und Ausmaß ihrer Auswirkungen	7–9	Tabelle „Klimabelastung“	92	√
		Tabelle „Klimabelastung“	92	
		„Unser Ziel: Lärmentwicklung von Verkehrsleistung entkoppeln“	65	
		„Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes“	66	
		„Weniger CO ₂ durch mehr Energieeffizienz“	68	
		„Wie wir schon heute CO ₂ sparen“	68–69	
EN27 Zurückgenommenes Verpackungsmaterial nach Kategorie	8–9	Indikator nicht anwendbar, da Fraport im Rahmen ihrer regulären Geschäftstätigkeit keine „Produkte“ verkauft, deren Verpackung anschließend zurückgenommen werden könnte oder müsste.		n.r.
Aspekt: Einhaltung von Rechtsvorschriften				
EN28 Monetäre und nicht-monetäre Strafen wegen Nichteinhaltung von Umweltrechten	8	Im Zeitraum 2007 bis 2009 einschließlich sind keine Bußgelder oder nicht-monetäre Strafen wegen Nichteinhaltung von Rechtsvorschriften im Umweltbereich gegen die Fraport AG verhängt worden. Im Zusammenhang mit einem Zwischenfall mit Heizöl kam es im Verantwortungsbereich der Fraport AG im Jahr 2009 zu einer Verunreinigung von Boden. Diese Verunreinigung wurde saniert, gegen Einzelpersonen ist ein behördliches Ermittlungsverfahren anhängig.		√ ⁵
Aspekt: Transport				
EN29 Auswirkungen von Transport und Verkehr	8	Tabelle „Alter des Fuhrparks“	93	√
		Tabelle „Mitarbeiterverkehr (Arbeitsweg)“	94	
		Tabelle „Passagierverkehr“	94	
Aspekt: Insgesamt				
EN30 Ausgaben und Investitionen für Umweltschutz	7–9	Indikator kann zurzeit noch nicht zufriedenstellend dargestellt werden.		–

5 Eine Aussage auf Ebene Konzern ist zurzeit noch nicht möglich.

Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Managementansatz				
	1–6	„Beschäftigte“	52	✓
		„Partnerschaftlich zum Erfolg“	55–56	
		„Chancengleichheit am Arbeitsplatz“	56	
Aspekt: Beschäftigung				
LA1		„Beschäftigungszahlen 2009: veräußerungsbedingt rückläufig“	54	✓
		Tabelle „Personalaufwand“	86	
		Tabelle „Beschäftigte“	86	
		Tabelle „Anstellungsbedingungen“	87	
		Tabelle „Work-Life-Balance“	89	
		Tabelle „Aus- und Weiterbildung“	89	
LA2	6	Der Indikator kann zur Zeit nicht vollständig, sondern nur summarisch dargestellt werden, da die Aufteilung der Fluktuationsrate nach Altersgruppe, Geschlecht und Region nicht erhoben wird.		(v)
LA3	6	Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) allen Beschäftigten in gleicher Weise gewährt. Dies gilt - sofern nicht eine bestimmte Betriebszugehörigkeit Anspruchsvoraussetzung ist - auch unabhängig davon, ob es sich um ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis handelt.		✓
Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis				
LA4	1, 3	Tabelle „Anstellungsbedingungen“	87	✓
LA5	3	Der Betriebsrat ist bei Betriebsveränderungen umfassend und rechtzeitig zu informieren. In der betrieblichen Praxis ist eine Ankündigungspflicht von drei Monaten üblich.		✓
Aspekt: Arbeitsschutz				
LA6	1	Tabelle „Arbeits- und Gesundheitsschutz“	90	✓
LA7	1	Tabelle „Arbeits- und Gesundheitsschutz“, eine Aussage nach Regionen ist zurzeit nicht möglich	90	(v)
LA8	1			–
LA9	1, 3	Tabelle „Aus- und Weiterbildung“	89	✓
Aspekt: Aus- und Weiterbildung				
LA10	1	Tabelle „Aus- und Weiterbildung“	89	✓
LA11	1	Tabelle „Aus- und Weiterbildung“	89	✓
		„Aus- und Weiterbildung: Gut für uns, gut für alle“	57	
		„Lebenslanges Lernen“	58	
		„Wissens- und Ideenmanagement“	59	
LA12		Tabelle „Mitarbeiterzufriedenheit und Personalentwicklung“	90	✓
Aspekt: Vielfalt und Chancengleichheit				
LA13	1, 6	„Chancengleichheit am Arbeitsplatz“	56	✓
		Tabelle „Demografie“	87	
		Tabelle „Diversity und Chancengleichheit“	88	
LA14	1, 6	„Partnerschaftlich zum Erfolg“	55 f.	✓

Menschenrechte

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Managementansatz				
	1–6	„Ein Konzern mit Grundsätzen“	61	✓
		„Ethische Standards“	81	
Aspekt: Investitions- und Beschaffungspraktiken				
HR1	Anteil Anzahl wesentlicher Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln	1–6		–
HR2	Anteil Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	1–6		–
HR3	Anzahl Schulungen zu Menschenrechtsaspekten, Anteil der Mitarbeitenden	1–6		–
Aspekt: Gleichbehandlung				
HR4	Anzahl Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	1, 2, 6	„Chancengleichheit am Arbeitsplatz“	56 (✓)
Aspekt: Vertragsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen				
HR5	Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen	1–3	„Editorial“	4–5 ✓
		„Arbeitgeber im Wettbewerb“	17	
		„Partnerschaftlich zum Erfolg“	55–56	
		Tabelle „Anstellungsbedingungen“	87	
Aspekt: Kinderarbeit				
HR6	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit	1, 2, 5	„Ein Konzern mit Grundsätzen“	61 (✓)
		„Ethische Standards“	81	
Aspekt: Zwangs- und Pflichtarbeit				
HR7	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit	1, 2, 4	„Ein Konzern mit Grundsätzen“	61 (✓)
		„Ethische Standards“	81	
Aspekt: Sicherheitspraktiken				
HR8	Anteil geschultes Sicherheitspersonal	1, 2	„Mit Sicherheit ein Lächeln“ Bei der Fraport AG ist das Luftsicherheitspersonal umfangreich auf der Grundlage von Vorschriften des Bundesinnenministeriums geschult. Diese Schulungen sichern auch den Umgang mit den Menschenrechten. Somit ist von einer Quote von 100 % auszugehen.	43 ✓
Aspekt: Rechte der Ureinwohner				
HR9	Anzahl Verstöße gegen Rechte von Ureinwohnern und getroffene Maßnahmen	1, 2	Flughäfen dürfen nur aufgrund von staatlichen Genehmigungen betrieben werden. Insofern hat der Punkt nach unserer Auffassung keine Relevanz.	n.r.

Gesellschaft

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Managementansatz				
	10	„Im partnerschaftlichen Dialog bleiben“	26	✓
		„WerteManagement“	25	
		„Corporate Compliance noch stärker verankert“	26	
Aspekt: Gemeinwesen				
SO1		„Unsere Wertschöpfung – das Maß der Dinge“	78	✓
		Tabelle „Wertschöpfungsrechnung“	85	
		„Im partnerschaftlichen Dialog bleiben“	26	
		Tabelle „Stakeholder-Management 2009“	27	
Aspekt: Korruption				
SO2	10	Alle wesentlichen Geschäftseinheiten und Tochtergesellschaften werden zu 100 % auf Korruptionsrisiken hin untersucht. Bei allen durch die Konzernrevision durchgeführten Prüfungen in den Geschäftseinheiten und Tochtergesellschaften werden auch die entsprechenden Korruptionsrisiken untersucht. Durchschnittlich finden jährlich 15 Prüfungen statt.		✓
SO3	10	„WerteManagement“ In den Schulungsprogrammen wurden insgesamt etwa 1279 Beschäftigte geschult, davon 320 Führungskräfte. Der Anteil der geschulten Führungskräfte bei der Fraport AG liegt damit bei rund 80 %. Zunehmend wurden seit 2008 durch die Konzernrevision Veranstaltungen in den Beteiligungen im Kontext der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems durchgeführt.	25	✓
SO4	10	Tabelle „Compliance“ Bei der Fraport AG waren keine Maßnahmen notwendig (siehe Tabelle „Compliance“). Bei der Fraport AG steht die Prävention im Vordergrund.	95	✓
Aspekt: Politik				
SO5	1 – 10	„Im partnerschaftlichen Dialog bleiben“	26	✓
		Tabelle „Stakeholder-Management 2009“	27	
SO6	10	„Im partnerschaftlichen Dialog bleiben“	26	✓
Aspekt: Wettbewerbswidriges Verhalten				
SO7		Tabelle „Compliance“	95	✓
Aspekt: Einhaltung der Gesetze				
SO8		Tabelle „Compliance“	95	✓
		„WerteManagement“	25	
		„Corporate Compliance noch stärker verankert“	26	

Produktverantwortung

GRI-Indikator	GC	Verweis auf Kapitel, Kommentar	Seite	Abdeckung
Managementansatz				
	7–9	„Verantwortung rund ums Produkt“	45	✓
Aspekt: Kundengesundheit und -sicherheit				
PR1	7–9	„Unser Ziel: Lärmentwicklung von der Verkehrsleistung entkoppeln“	65	✓
		„Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes“	66	
		„Fortschritt im passiven Schallschutz“	67	
PR2	7	„Arbeits- und Gesundheitsschutz“	59	✓
Aspekt: Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen				
PR3		„Corporate Compliance noch stärker verankert“ Der Luftverkehr bewegt sich seit je her in einem stark reguliertem Umfeld. Internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung. Desweiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“. Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten. Für die Luftsicherheitskontrollen gibt es gesonderte Vorschriften des Bundesinnenministeriums.	26	✓
PR4		Vorfälle, bei denen gegen Verhaltensregeln zur Kennzeichnung von Produkt- und Dienstleistungsinformationen verstoßen wurde		–
PR5		„Zuhören, handeln, messen“ „Shopping Mall für gehobene Ansprüche“ „Kundenmanagement als Zukunftsaufgabe“	42 44 42	✓
Aspekt: Werbung				
PR6		Programme zur Befolgung von Gesetzen und Standards in Bezug auf Werbung		–
PR7		Vorfälle, bei denen gegen Werbungsvorschriften verstoßen wurde und die Folgen		–
Aspekt: Schutz der Kundendaten				
PR8		Anzahl berechtigter Beschwerden in Bezug auf Schutz der Kundendaten		–
Aspekt: Einhaltung von Gesetzesvorschriften				
PR9		Höhe von Bußgeldern wegen Verstößen gegen Produkt- und Dienstleistungsvorschriften	Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.	✓

Auszeichnungen



Level B der Global Reporting Initiative

Fraport orientiert sich in der Nachhaltigkeitsberichterstattung an den Sustainability Reporting Guidelines (Version G3) der Global Reporting Initiative (GRI). Die Nachhaltigkeitsberichterstattung 2009 von Fraport erreichte das zweithöchste Level B der Global Reporting Initiative.



FTSE4Good

Der FTSE4Good ist ein von der Financial Times und der London Stock Exchange (FTSE) publizierter Index. Als Ergebnis des Reviews durch EIRIS/IMUG wurde Fraport in 2010 erneut in den FTSE4Good aufgenommen.

Im FTSE4Good sind Unternehmen vertreten, die auf den Feldern Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz Überdurchschnittliches leisten und sich kontinuierlich in ihren Leistungen verbessern.



sam

Die SAM Group (Sustainable Asset Management) und die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC (PricewaterhouseCoopers) haben Fraport im Januar 2010 bereits zum dritten Mal in Folge in das Sustainability Yearbook aufgenommen.

Fraport wird mit der Auszeichnung „SAM Silver Class 2010“ im Jahrbuch hervorgehoben (Vorjahr: „SAM Bronze Class“).

Das Sustainability Yearbook gilt als eine der weltweit aufschlussreichsten und umfassendsten Veröffentlichungen zur Corporate Sustainability. Börsennotierte Wirtschaftsunternehmen werden in diesem Nachschlagewerk nach ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfolgsfaktoren beurteilt. Nur 15 % der jährlich über 1.200 evaluierten Firmen aus 58 Industriesektoren werden in dieses Nachhaltigkeits-Jahrbuch aufgenommen.



Dow Jones Sustainability Indexes

SAM Research AG hat die Mitgliedschaft im DJSI in 2009 erneut bestätigt. In diesem wichtigen Index für Nachhaltigkeit sind ausschließlich Unternehmen gelistet, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind.



ACA

ACI Europe Certificate of „Airport Carbon Accreditation“ (gültig bis 2010)

Im September 2009 erhielt die Fraport AG als erster Flughafen-Betreiber die Akkreditierung im Rahmen der „Airport Carbon Accreditation“ (ACA). ACA ist ein Konzept zur Darstellung und zum Management der Klimagasemissionen europäischer Flughäfen. Es wurde im Auftrag des Flughafenverbands ACI Europe im Jahr 2008 entwickelt.



EMAS

Europäische Union/Industrie- und Handelskammer

2008 Revalidierung nach EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), 2009 Überwachungsaudit erfolgreich bestanden.

Das Umweltmanagementsystem der Fraport AG wurde 1999 entsprechend den Anforderungen der europäischen EMAS-Verordnung zum Umweltmanagement und der Umweltbetriebsprüfung für den Standort FRA eingerichtet (Verordnung, EG, Nr. 761/2001). Seit 2002 wird die Fraport AG nach der international geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

eCarTec

munic expo Veranstaltungen GmbH

Für ihr Konzept „e-Fuhrpark 2015+“ wurde die Fraport AG 2009 mit dem eCarTec-Award ausgezeichnet. Der Preis wurde im Rahmen der internationalen Messe für Elektromobilität eCarTec 2009 in München in der Kategorie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte“ verliehen. Damit wurden das Zukunftskonzept der Fraport AG im Bereich Elektromobilität und auch das bisherige Engagement honoriert, innovative Fahrzeugtechnik unter den besonderen Bedingungen am Flughafen zu testen und im Regelbetrieb einzusetzen.



trendence Institut GmbH

Das Gütesiegel 2009 wurde Fraport als einer der Top 100 Arbeitgeber Deutschlands in Bezug auf Arbeitgeberattraktivität verliehen.



Universum Kommunikation und Medien AG

Das Gütesiegel 2009 hat Fraport erhalten als einer der Top-100-Arbeitgeber Deutschlands in Bezug auf Arbeitgeberattraktivität.



Jugend in Arbeit

Bundesministerium für Arbeit und Soziales/Bundesagentur für Arbeit

Das Programm „Jugend mobil“ der Fraport AG wurde 2009 mit dem Deutschen Förderpreis „Jugend in Arbeit“ in der Kategorie „Unternehmen in Hessen“ ausgezeichnet.

Der Preis bestätigt das soziale Engagement der Fraport AG, die mit ihrer Stiftung ProRegion durch Fördermittel auch andere Ausbildungsprojekte in der Region Rhein / Main unterstützt.



Erfolgsfaktor Familie

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Fraport wird 2008 Gesamtsieger in der Kategorie „Großunternehmen“. Die Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Ursula von der Leyen, zeichnete Fraport für eine vorbildliche familienorientierte Firmenpolitik aus.



Audit berufundfamilie

Schirmherrschaft: Bundesfamilienministerium und Bundeswirtschaftsministerium

Das Audit berufundfamilie ist ein strategisches Managementinstrument, das Arbeitgeber darin unterstützt, Unternehmensziele und Mitarbeiterinteressen in eine tragfähige, wirtschaftlich attraktive Balance zu bringen.

2007 wurde Fraport für drei Jahre auditiert. Derzeit läuft der Auditierungsprozess 2010.



Fair Company

Fair Company ist eine Initiative des Job- und Wirtschafts magazins Karriere. Das Magazin vergibt das Gütesiegel „Fair Company“ an Unternehmen, die sich gegen die Ausbeutung der so genannten Generation Praktikum aussprechen und auch danach handeln.



Total E-Quality Deutschland e. V.

Die an Chancengleichheit orientierte Personalpolitik bei Fraport wurde bereits vier Mal, zuletzt 2007, mit dem Total E-Quality-Prädikat ausgezeichnet. Eine erneute Auszeichnung für 2010 ist derzeit in Vorbereitung. Das Prädikat wird alle drei Jahre vergeben und bewertet die Fortschritte, die innerhalb dieser Zeitspanne gemacht wurden.



Glossar

ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen.

ACI Airports Council International (Weltflughafen-Verband) wurde 1991 gegründet. Er ist die internationale Vereinigung der Flughafen-Betreiber mit Sitz in Genf. Mitglied des ACI sind mehr als 1.530 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit, darunter 400 Flughäfen im Rahmen des ACI Europe.

APU Auxiliary Power Unit (Hilfstriebwerk), das zur Stromversorgung und Klimatisierung der Flugzeuge am Boden dient, wenn die Haupttriebwerke abgestellt sind. Die Haupttriebwerke werden durch das Hilfstriebwerk gestartet.

Biodiversität Die Vielfalt des Lebens auf der Erde. Die Wissenschaft unterscheidet vier Aspekte der Vielfalt: Die genetische Diversität, die Artenvielfalt, die Diversität der Öko-Systeme (Vielfalt an Lebensräumen) sowie die funktionale Biodiversität (Vielfalt biologischer Interaktionen).

Continuous Descent Approach-Verfahren Kontinuierliches Sinkflugverfahren, bei dem ab einer bestimmten Flughöhe die Triebwerksleistung auf (nahezu) Leerlauf eingestellt wird, wodurch sich Lärmbelastung und Kraftstoffverbrauch verringern.

Corporate Citizenship Der Begriff verweist auf das Rollenverständnis eines Unternehmens, sich als Mitglied der Gesellschaft zu sehen und wie ein guter „Bürger“ gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen.

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

Diversity Management Ziele von Diversity Management sind, eine produktive Gesamtmenschheit im Unternehmen zu erreichen, Diskriminierungen von Minderheiten zu verhindern und die Chancengleichheit zu verbessern. Diversity Management toleriert nicht nur die individuelle Verschiedenheit (englisch: diversity) der Mitarbeiter, sondern hebt diese im Sinne einer positiven Wertschätzung besonders hervor.

EBIT Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

EBITDA Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

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 strengen Kriterien unterliegt.

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

Flugbewegungen Starts und Landungen.

Fotovoltaik Unter Fotovoltaik versteht man die direkte Umwandlung von Strahlungsenergie, vornehmlich Sonnenenergie, in elektrische Energie. Sie wird zur Stromerzeugung eingesetzt und findet Anwendung etwa auf Dachflächen, bei Parkscheinautomaten, in Taschenrechnern, an Schallschutzwänden oder auf Freiflächen. Die Fotovoltaik gilt als Teilbereich der umfassenderen Solartechnik, die auch andere technische Nutzungen der Sonnenenergie einschließt.

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

Geothermie Die Geothermie oder Erdwärme ist die im zugänglichen Teil der Erdkruste gespeicherte Wärme. Sie umfasst die in der Erde gespeicherte Energie, soweit sie entzogen und genutzt werden kann, und zählt zu den regenerativen Energien. Sie kann sowohl direkt genutzt werden, etwa zum Heizen und Kühlen, als auch zur Erzeugung von elektrischem Strom oder in einer Kraft-Wärme-Kopplung.

GPU Die Ground Power Unit ist ein Bodenstromaggregat, das elektrische Energie für Flugzeuge und andere Fluggeräte liefert. Durch den Einsatz von Bodenstromaggregaten kann auf den Betrieb von Hilfstriebwerken (APU) beziehungsweise Haupttriebwerken zur Stromerzeugung der Flugzeuge am Boden verzichtet werden.

Hub Hub bedeutet 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 Dies ist ein Umweltmanagementsystem, mit dem der Umweltschutz systematisch im Management verankert wird, um 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.

MDAX Der MDAX wurde am 19. Januar 1996 eingeführt. Er umfasst 50 Werte – vorwiegend aus klassischen Branchen – die in der Rangliste nach Marktkapitalisierung und Börsenumsatz auf die Werte des DAX folgen. Der MDAX spiegelt damit die Kursentwicklung von Aktien mittelgroßer deutscher oder überwiegend in Deutschland tätiger Unternehmen (Mid Caps) wider. Er wird als Performanceindex und auch als Kursindex berechnet. Seine Zusammensetzung wird zweimal im Jahr (März und September) sowie in besonderen Fällen, zum Beispiel bei Fusionen und größeren Neuemissionen, aktualisiert.

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.

Retailing Das Airport-Retailing umfasst folgende Geschäftsbereiche: Einzelhandel, Duty-free/Travel-value, Gastronomie, Services (Banken, Geldwechsel, Telekommunikation), Werbung und Autovermietung.

Stakeholder Das Prinzip der Stakeholder (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 (Anteilseignern) die Beschäftigten, Kunden, Lieferanten sowie Staat und Öffentlichkeit.

Verkehrseinheit International angewendete Bemessungsgrundlage für statistische Vergleiche. Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier mit Gepäck beziehungsweise 100 Kilogramm Fracht oder Post.

Impressum:

Herausgeber:
Fraport AG
Frankfurt Airport Services
Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

Telefon: 01805 3724636
Oder: 01805 FRAINFO*
Vom Ausland: +49 69 690-0
Internet: www.fraport.de

Fachliche Beratung & Gestaltung
phorbis Communications AG
Basel, Schweiz

Fotografie:
Andreas Meinhardt, Fraport AG
Stefan Rebscher, Fraport AG
Martin Joppen, Frankfurt am Main
Erhard Hehl, Tiefenbronn
Peter Schönenberger, Winterthur

Druck:
Burger Druck
Waldkirch

Papier
Hello Fat Matt 1.1
FSC-zertifiziert

* 14 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz; maximal 42 Cent aus dem Mobilfunknetz.

Kontakt

Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance Bereichsleitung

Jörg Kämer

Telefon: +49 69 690-60131

Telefax: +49 69 690-60288

E-Mail: j.kaemer@fraport.de

Leiterin Nachhaltigkeitsbericht- erstattung und -monitoring

Nicole Scheer

Telefon: +49 69 690-20429

Telefax: +49 69 495-20429

E-Mail: n.scheer@fraport.de

