

Nachhaltig verbinden

Onlinebericht 2013



Vorwort	01	Standorte weltweit	100
Profil	03	<i>Antalya</i>	<i>101</i>
Nachhaltigkeitsmanagement	06	<i>Lima</i>	<i>104</i>
Dialog	11	<i>Varna und Burgas</i>	<i>107</i>
<i>Unsere Stakeholder</i>	<i>16</i>	Glossar	108
Beschäftigte	19	Daten und Fakten	
<i>Beschäftigungsentwicklung</i>	<i>21</i>	Kennzahlen	114
<i>Attraktivität als Arbeitgeber</i>	<i>29</i>	- Finanzen	115
<i>Vielfalt und Chancengleichheit</i>	<i>34</i>	- Umwelt	122
Kunden	38	- Personal	134
<i>Sicherheit im Luftverkehr</i>	<i>39</i>	- Weitere Kennzahlen	148
<i>Produktqualität und Kundenzufriedenheit</i>	<i>42</i>	Nachhaltigkeitsprogramm	151
Umwelt	50	- Kunden	152
<i>Klimaschutz</i>	<i>51</i>	- Beschäftigte	154
<i>Luftqualität</i>	<i>59</i>	- Umwelt	158
<i>Natur- und Ressourcenschutz</i>	<i>62</i>	- Schallschutz	161
Schallschutz	69	- Gesellschaft	163
<i>Aktiver Schallschutz</i>	<i>70</i>	- Eigentümer	164
<i>Passiver Schallschutz</i>	<i>73</i>	GRI Index	167
<i>Casa-Programm</i>	<i>75</i>	- Profil	168
<i>Monitoring und Transparenz</i>	<i>77</i>	- Ökonomische Leistungsindikatoren	180
<i>Lärmwirkungsstudie NORAH</i>	<i>78</i>	- Ökologische Leistungsindikatoren	185
<i>Wirbelschleppen</i>	<i>79</i>	- Gesellschaftliche Leistungsindikatoren	198
Gesellschaft	80	UN Global Compact Index	220
<i>Wertschöpfung</i>	<i>81</i>	<i>Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften</i>	<i>223</i>
<i>Freiwilliges Engagement</i>	<i>83</i>	Grundlagen der Berichterstattung	233
Eigentümer	89	Prüfbestätigung GRI	235
<i>Governance und Compliance</i>	<i>90</i>	Impressum	236
<i>Wertschaffung</i>	<i>97</i>		

Sie befinden sich hier: Vorwort



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

2013 war für die Luftverkehrsindustrie in Deutschland ein forderndes Jahr. Die schwache konjunkturelle Entwicklung in Europa und der zunehmend schärfer werdende Wettbewerb erhöhten den Preis- und Kostendruck, unter dem Fluggesellschaften und Flughäfen stehen. Politische Rahmenbedingungen wie die Luftverkehrssteuer, der Emissionshandel, die Einschränkung von Betriebszeiten usw. belasten den Luftverkehrsstandort Deutschland zusätzlich. In diesem Umfeld hat sich Fraport erfolgreich behauptet. So konnten wir unsere Passagier- und Frachtzahlen erneut steigern und die Qualität unserer Services insbesondere am Flughafen Frankfurt weiter verbessern.

In diesem herausfordernden Marktumfeld bleiben wir unserem Anspruch, nachhaltig zu verbinden, treu. Mit gutem Grund: Die angemessene Berücksichtigung sozialer und ökologischer Aspekte ist für die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns und unseren Führungsanspruch in der Branche eine notwendige Voraussetzung.

Zudem ist von uns allen Veränderungsbereitschaft und Mut gefordert. Der zunehmenden Konkurrenz auf dem internationalen Markt müssen wir mit wettbewerbsfähiger Qualität und attraktiven Preisen begegnen. Dazu stellen wir unsere Geschäftsprozesse auf den Prüfstand und gestalten sie dort effizienter, wo dies nötig ist. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möchten wir auf diesem Weg mitnehmen und können dabei in bester Tradition auf ihr Engagement und ihre Loyalität vertrauen. Unser Erfolg hängt davon ab, dass sie den notwendigen Wandel mit Motivation, Flexibilität und ihren individuellen Fähigkeiten mit uns gemeinsam voranbringen. Dementsprechend viel Aufmerksamkeit widmen wir Personalthemen, derzeit insbesondere solchen, die unserer Attraktivität als Arbeitgeber, der Beschäftigungssicherung und -entwicklung sowie der Förderung von Vielfalt zugutekommen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Nachhaltigkeitsstrategie ist der Klimaschutz. Der Reduktion unserer CO₂-Emissionen dienen unter anderem die Einführung eines CO₂- beziehungsweise Energieverbrauchs-Controllings sowie die sukzessive Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte. Unser Gemeinschaftsprojekt mit der Lufthansa, dem Land Hessen und der Modellregion Rhein-Main „E-PORT AN“, in dem Aktivitäten zusammengefasst sind, die zu mehr Elektromobilität am Flughafen Frankfurt führen, wurde 2013 von der Bundesregierung ausgezeichnet.

Veränderungsbereit sind wir auch beim Thema Lärmschutz. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Lärmbelastung für Flughafen-Anwohner so gering wie möglich zu halten. Von den 19 Maßnahmen für aktiven Schallschutz, die von der „Allianz für mehr Lärmschutz“ beschlossen wurden, sind die meisten bereits in der Erprobung beziehungsweise realisiert. Und dem Bedürfnis nach Transparenz tragen wir mit den aktuellen Informationen zum Fluggeschehen auf unserer neuen interaktiven Fluglärmkarte im Internet Rechnung – auch dabei sind wir international führend.

Informieren Sie sich in diesem Bericht über ausgewählte Nachhaltigkeitsleistungen des Fraport-Konzerns im Jahr 2013 – wir wünschen Ihnen eine informative und anregende Lektüre!


Peter Schmitz
Vorstand Operations


Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender


Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen


Anke Glesen
Vorstand Ground Handling


Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor

Sie befinden sich hier: Profil

Profil

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

Aviation

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

Retail & Real Estate

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

Ground Handling

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

External Activities & Services

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

Standorte der Fraport AG weltweit



Mehrheitsbeteiligungen an Flughäfen (Stand: 31.12.2013)



2013 ¹	Anteil in %	Beschäftigte ²	Passagiere ³	Fracht in t ³
Frankfurt	100,00	20.744	58.036.948	2.094.607
Lima	70,01	476	14.913.314	296.517
Varna	60,00	683	1.319.240	35

Burgas			2.480.099	2.625
Antalya	51,00 /50,00 ³	449	26.715.971	—

¹ Fraport hält zu dem 100% Anteile an der Betreiber-Gesellschaft des neuen Flughafens von Dakar, der sich aktuell in der Bauphase befindet.

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

³ nach Airports Council International (ACI)

Weitere Engagements an Flughäfen



2013	Art	Anteil in %	Beschäftigte ¹	Passagiere ²	Fracht in t ²
Hannover	Beteiligung	30,00	648	5.234.909	14.666
Kairo ³	Managementvertrag	—	3	13.577.713	n.a.
St. Petersburg	Beteiligung	35,50	4.052	12.854.366	—
Jeddah		—		26.581.992	—
Riad	Managementvertrag	—	28	19.477.497	—
Delhi	Beteiligung	10,00	1.434	36.712.455	595.775
Xi'an	Beteiligung	24,50	2.941	26.045.593	178.876

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

² nach Airports Council International (ACI)

³ Der neun Jahre geltende Managementvertrag von Fraport am internationalen Flughafen Kairo (CAI) endete am 31. Januar 2014.

Kennzahlen



Beschäftigte¹

(Jahresdurchschnitt, Personen/2013 Anteil in %)

	2012	2013	
Fraport-Konzern	20.963	20.947	
Aviation	6.298	6.194	29,6%
Retail & Real Estate	629	648	3,1%
Ground Handling	8.924	9.017	43,0%
External Activities & Services	5.112	5.088	24,3%

¹ Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte im Jahresdurchschnitt gemäß IFRS

Umsatz

(Mio €/2013 Anteil in %)

	2012 ¹	2013	
Fraport-Konzern	2.442,0	2.561,4	
Aviation	823,4	845,2	33,0 %
Retail & Real Estate	452,9	469,0	18,3 %
Ground Handling	649,3	656,2	25,6 %
External Activities & Services	516,4	591,0	23,1 %

¹ Werte aufgrund der rückwirkenden Erstanwendung von IAS 19R angepasst.

EBITDA

(Mio €/2013 Anteil in %)

	2012 ¹	2013	
Fraport-Konzern	848,7	880,2	
Aviation	201,9	205,4	23,3 %
Retail & Real Estate	335,2	350,7	39,9 %
Ground Handling	37,8	38,2	4,3 %
External Activities & Services	273,8	285,9	32,5 %

¹ Werte aufgrund der rückwirkenden Erstanwendung von IAS 19R angepasst.

Sie befinden sich hier: Nachhaltigkeitsmanagement



Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltige Entwicklung heißt für uns, die Zukunft verantwortungsvoll zu gestalten. Nachhaltiges Wirtschaften sehen wir als Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns und für unseren Führungsanspruch in der Branche. Zur Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie gehört unter anderem die Weiterentwicklung unserer [Corporate Governance](#) sowie die Einhaltung verbindlicher [Unternehmenswerte und Selbstverpflichtungen](#). In unseren [Mehrheitsbeteiligungen](#) engagieren wir uns zudem im Sinne eines guten Nachbarn mit sozialen und ökologischen Projekten in der jeweiligen Region.



Auf der Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele der Fraport AG wurde die [Konzernstrategie Agenda 2015](#) entwickelt. Nachhaltigkeit gehört zu den fünf Kernelementen, aus denen sich die strategischen Herausforderungen sowie die zur Bewältigung erforderlichen Maßnahmen des Unternehmens ableiten. Konkrete Ziele und Maßnahmen bilden wir in unserem [Nachhaltigkeitsprogramm](#) ab, das ein Mal im Jahr aktualisiert wird.

Wesentlichkeitsmatrix

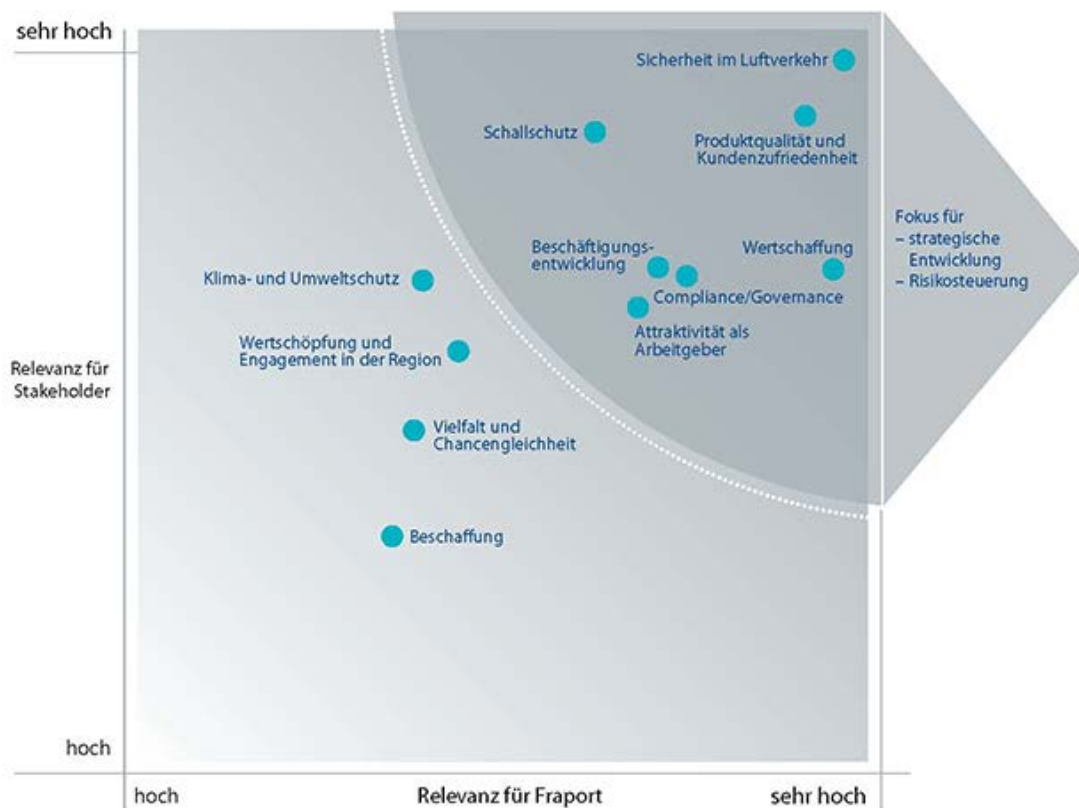


Die Wesentlichkeitsmatrix hilft uns, Chancen und Risiken für Fraport zu erkennen und zu nutzen beziehungsweise zu vermeiden. Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Chancen, die wir nutzen wollen, werden unten erläutert. Wesentliche Risiken berichten wir in unserem [Geschäftsbericht](#).

Erstmals haben wir eine Wesentlichkeitsmatrix im Jahr 2010 entwickelt. Das Ergebnis umfasste 17 Handlungsfelder, die wir auf Basis der Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) und im Dialog mit den wichtigsten Anspruchsgruppen des Unternehmens aus allen für Fraport wichtigen Themen herausdestilliert hatten. Die Matrix reflektiert das breite Nachhaltigkeitsverständnis von Fraport, das nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und gesellschaftliche beziehungsweise soziale Aspekte umfasst.

Wir haben diese Wesentlichkeitsmatrix 2013 aktualisiert und dabei gleichzeitig die Handlungsfelder überprüft und angepasst. Zur Erstellung der neuen Matrix wurden der Vorstand und die Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter gebeten, die Handlungsfelder im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu bewerten. Auch Geschäftsführer ausgewählter Beteiligungen – hier die drei nach Beschäftigtenzahl größten Beteiligungen in Deutschland (APS, FraSec und GCS) sowie die Geschäftsführer unserer Mehrheitsbeteiligungen in Antalya, Lima, Varna und Burgas – wurden um ihre Einschätzung gebeten.

Im zweiten Schritt baten wir Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Kapitalmarkt, Fluggesellschaften, Passagiere, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Anwohner, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Geschäftspartner und Politik) um ihre Einschätzung zur Relevanz der einzelnen Handlungsfelder. Die aktualisierte Matrix wurde durch das Sustainability Board verabschiedet.



Chancen und Risiken

Weltweit ist das Luftverkehrsaufkommen in den letzten Jahren deutlich gestiegen, mit Zuwächsen bei den Passagierzahlen von über vier Prozent pro Jahr seit 2010. Die Prognosen sind ebenfalls positiv: Bis 2030 werden weltweit jährliche Wachstumsraten von 4,1 Prozent erwartet. Vor diesem Hintergrund ergeben sich für Fraport gute Geschäftschancen. Dank der Ausbaumaßnahmen sind am Flughafen Frankfurt ausreichend Kapazitäten vorhanden, um ein steigendes Passagier- und Frachtvolumen bei mindestens gleichbleibender Qualität zu bedienen. Zu seinen Vorteilen im weltweiten Wettbewerb der großen Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) zählen außerdem der hohe Anteil an interkontinentalen Zielen, die ausgezeichnete Konnektivität – also die große Anzahl von Umsteigemöglichkeiten –, der wirtschaftliche Betrieb des Flughafens, seine zentrale Lage in Deutschland und Europa, die optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und die gute Prozess- und Produktqualität, die sich unter anderem in der geringen Minimum Connecting Time und guten Pünktlichkeitsquoten widerspiegeln.

Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz

Nachfrageangepasstes Wachstum ermöglicht es uns, Expansionsmöglichkeiten mit überschaubarem Risiko zu realisieren. Ein Beispiel für diese Strategie ist der modulare Aufbau des geplanten Terminals 3. Seine Kapazitäten

sollen sukzessive aufgestockt werden, energetisch ist der Passivhausstandard angestrebt. Die Kombination einer hohen Auslastung unserer Infrastruktur mit modernen Techniken und Bauweisen ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll und sorgt für eine vorteilhafte Positionierung im Wettbewerb.

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

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

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die in Frankfurt erreichten hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards, die für den Bau und Betrieb von Flughäfen essenziell sind, verdanken wir unseren qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie im Unternehmen zu halten und neue zu gewinnen ist eine Herausforderung an ein zeitgemäßes Personalmanagement, die vor dem Hintergrund der Veränderungen, die der demografische Wandel mit sich bringt, noch größer werden dürfte. Bislang sprechen eine Fluktuationsrate von nahezu null und gute Bewerbungsquoten für unsere Attraktivität als Arbeitgeber. In dieser positiven Situation treiben wir unter Beibehaltung hoher Sozialstandards die Weiterentwicklung von flexiblen Arbeitszeitmodellen, Kinderbetreuungsangeboten und Vielfalt in unserer Belegschaft voran, um auch in Zukunft im Wettbewerb um engagierte und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gut positioniert zu sein.

Externes Geschäft

Der starke Hauptstandort Frankfurt wird ergänzt durch ein diversifiziertes und damit stabil renditestarkes Portfolio von **internationalen Beteiligungen**. Aufgrund der hohen Wachstumsrate, vor allem im arabischen Raum sowie in den „BRIC-Staaten“ Brasilien, Russland, Indien und China, engagieren wir uns auch außerhalb Frankfurts. Bereits heute erwirtschaftet Fraport ein Drittel seines Ergebnisses im sogenannten externen Geschäft. Unsere Geschäftspartner schätzen neben unserer Zuverlässigkeit besonders unsere Kompetenzen bei der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Umwelt- und Qualitätsmanagementsystemen. Wir haben das Ziel, die externen Aktivitäten weiter auszubauen.

Handlungsfelder



Die aktualisierte Wesentlichkeitsmatrix enthält elf Handlungsfelder. Neu konzeptioniert wurde das Handlungsfeld „Beschäftigungsentwicklung“. Es enthält die Themen „Beschäftigungserhalt“, „Aus- und Weiterbildung“ sowie „Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz“. Das vormalige Handlungsfeld „Kundenzufriedenheit“ wurde erweitert und in „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ umbenannt. „Diversity“ wurde in „Vielfalt und Chancengleichheit“ geändert, und statt „Regionales Engagement“ heißt es nun „Wertschöpfung und Engagement in der Region“. Die Handlungsfelder „Klimaschutz“, „Luftqualität“ sowie „Natur- und Ressourcenschutz“ wurden im Handlungsfeld „Klima- und Umweltschutz“ zusammengefasst.

Definitionen der Handlungsfelder

Beschäftigungsentwicklung

Sicherung von Arbeitsplätzen im Unternehmen sowie Förderung der Beschäftigten, um deren körperliche und geistige Leistungsfähigkeit aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu verbessern durch geeignete Maßnahmen in der Aus- und Weiterbildung sowie in den Bereichen Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement.

Attraktivität als Arbeitgeber

Schaffung guter Arbeitsbedingungen und Entwicklungschancen zur Gewinnung und Bindung von engagiertem und qualifiziertem Personal.

Vielfalt und Chancengleichheit

Gewährleistung gleicher Beschäftigungs- und Aufstiegschancen ohne Bevorzugung oder Benachteiligung in Bezug auf persönliche Merkmale, wie Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Nationalität, Alter, Religion, Weltanschauung, Behinderung oder sexuelle Orientierung.

Wertschöpfung und Engagement in der Region

Positiver Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Gemeinnütziges Engagement in der Flughafen-Nachbarschaft und Dialog mit unseren Stakeholdern.

Sicherheit im Luftverkehr

Gewährleistung der Sicherheit durch die Abwehr terroristischer Gefahren und den Schutz von Fluggästen in der zivilen Luftfahrt sowie der betrieblichen Sicherheit auf den gesamten Flughafen-Geländen.

Schallschutz

Verbesserung der Lärmsituation in benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen.

Klima- und Umweltschutz

Monitoring und Minderung des Ausstoßes klimarelevanter Gase (CO₂) sowie von Luftschadstoffen durch den Betrieb der Flughäfen. Schonender Umgang mit den natürlichen Ressourcen sowie Erhalt und Förderung der Biodiversität auf dem Flughafen-Gelände.

Compliance/Governance

Einhaltung von Gesetzen und konzerninternen Regeln. Grundsätze für Unternehmensleitung und Aufsichtsrat zur Sicherstellung guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Wertschaffung

Steigerung des Unternehmenswerts in allen Geschäftsfeldern, langfristige Sicherung und Steigerung von Rentabilität und finanzwirtschaftlichem Gleichgewicht.

Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Innovation und kontinuierliche Verbesserung unserer Dienstleistungen, wiedergespiegelt in einer hohen Zufriedenheit unserer Kunden. Sicherung der Hub-Funktion des Standorts Frankfurt und Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns.

Beschaffung

Planung, Umsetzung und Überwachung der notwendigen Instrumente und Abläufe zur Durchsetzung von Nachhaltigkeitsstandards bei Lieferanten.

Nachhaltigkeitsprogramm



Zu strategisch wichtigen Nachhaltigkeitsthemen setzt sich die Fraport AG im Rahmen ihres [Nachhaltigkeitsprogramms](#) konkrete Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Erstmals wurde ein entsprechendes Programm 2010 entwickelt. Es ist analog den Kapiteln des Nachhaltigkeitsberichts – Kunden, Beschäftigte, Umwelt, Gesellschaft, Eigentümer und Nachhaltigkeitsmanagement – strukturiert. Die Inhalte werden jedes Jahr überprüft und weitergeschrieben, so auch 2013.

Organisationsstruktur



Das Thema Nachhaltigkeit ist seit dem 1. Oktober 2012 im Zentralbereich „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ (UEW) repräsentiert. Er führt die strategisch wichtigen Nachhaltigkeitsthemen zusammen und initiiert gegebenenfalls deren Weiterentwicklung. Darüber hinaus verantwortet er unter anderem das Umweltmanagement, die Nachhaltigkeitsberichterstattung und das Nachhaltigkeitsmonitoring sowie die Koordination der Stakeholder-Dialoge. Zeitgleich hat der neu gegründete Bereich „Compliance, Werte- und Risikomanagement“ seine Arbeit aufgenommen. Er umfasst die Abteilungen „Compliance und Wertemanagement“ sowie „Risikomanagement, Internes Kontroll- und Integriertes Managementsystem“. Mehr dazu berichten wir auf unserer [Homepage](#) und in unserem [Geschäftsbericht](#) auf Seite 18.

Sustainability Board

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

Zusammensetzung Sustainability Board

Vorsitz: Vorstandsvorsitzender		Co-Vorsitz: Vorstand Arbeitsdirektor	
Geschäftsstelle: Nachhaltigkeit			
Unternehmensbereiche:			
– Compliance-, Werte- und Risikomanagement		– Akquisitionen und Beteiligungen*	
– Controlling		– Airport Security Management*	
– Immobilien- und Facility Management		– Bodenverkehrsdienste*	
– Personal Führungskräfte In-/Ausland		– Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Untermehmenssicherheit*	
– Personalserviceleistungen		– Handels- und Vermietungsmanagement*	
– Unternehmensentwicklung , Nachhaltigkeit und Umwelt			
– Zentrales Infrastrukturmanagement			*Auf Einladung/eigenen Wunsch

Einbindung der internationalen Standorte

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

Sie befinden sich hier: Dialog



Dialog

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

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

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

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



Frank Cornelius
Interne Vertrauensperson

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

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

Wie gehen Sie mit Beschwerden zum Thema Fluglärm um?



Marion Gutfrucht
Nachbarschaftsdialog

Marion Gutfrucht beschäftigt sich mit ihren Kolleginnen und Kollegen vorwiegend mit Beschwerden zum Thema Fluglärm und informiert Interessierte über Schallschutz und Fluglärm.

„Wir nehmen eingehende Beschwerden ernst. Ich kann die Aufregung von Anwohnern häufig verstehen, so zum Beispiel, wenn die Nachtruhe plötzlich durch einen Überflug gestört wird. In solchen und ähnlichen Fällen prüfen wir, ob es Anzeichen für ein regelwidriges Verhalten gibt. Wenn dies der Fall ist, leiten wir die Beschwerde an den Lärmschutzbeauftragten des Landes Hessen

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



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



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



Otto Geiß
Bereichsleiter
Compliance, Werte- und
Risikomanagement

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

„Im Oktober 2012 wurde der neue Bereich gegründet. Gegenstand ist neben den Themen Compliance und Wertemanagement auch das Risikomanagement und das Interne Kontrollsystem. In dieser Ausrichtung sind alle Elemente rund um den Begriff Risiko aus einer Gesamtperspektive für den Konzern gebündelt. Dies sorgt für eine einheitliche Sichtweise des Unternehmens und generiert durch die angestrebte Integration der einzelnen Teilsysteme einen Mehrwert für das Unternehmen.

Träger der wertebasierten Compliance ist der überarbeitete neue Verhaltenskodex, der im Frühjahr 2013 veröffentlicht wurde. Dieser richtet sich an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; aber auch an unsere Lieferanten. Die dort formulierten Grundwerte und das ausdrückliche Bekenntnis zur Einhaltung der Prinzipien des UN Global Compact in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung, ist die Basis für unser wirtschaftliches Engagement. Damit machen wir nach innen und außen deutlich, dass nachhaltiges Wirtschaften die zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens darstellt.

Wir greifen damit gesellschaftliche Veränderungen auf und integrieren sie in unser tägliches Handeln.“



Wie trägt der Dialog zwischen Unternehmen und Behörden zur

Wie gehen Sie mit Passagierbeschwerden am Flughafen

Flughafen-Sicherheit bei?



Erich Keil
Bereichsleiter
Unternehmenssicherheit

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

„Ich bin überzeugt, dass sich in einer global vernetzten Welt Sicherheit nur gewährleisten lässt, wenn sich die Verantwortlichen offen über Risiken austauschen. Die gute Kommunikation zwischen international operierenden Unternehmen und Sicherheitsbehörden über Themen wie Wirtschaftskriminalität, Menschenhandel, Korruption oder Terrorismusabwehr ist unersetzlich. Aus diesem Grund beteiligen wir uns – zusammen mit fast 60 weiteren deutschen Unternehmen – an der Global-Player-Initiative des Bundeskriminalamts. Diese Initiative hat ein Netzwerk zwischen den beteiligten Unternehmen und dem BKA geschaffen, um sicherheitsrelevante Informationen bei Bedarf schnell untereinander austauschen zu können. Wir Unternehmensvertreter nutzen diese Gelegenheit beispielsweise, um uns über die Sicherheitslage in Auslandsmärkten zu informieren, in denen Fraport tätig ist oder aktiv werden möchte. Der Austausch dient somit sowohl der Reisesicherheit in unserem Unternehmen als auch der Prävention in Gebieten, die zukünftig möglicherweise für die Fraport AG relevant werden.“

Darüber hinaus bin ich überzeugt, dass die hervorragende Zusammenarbeit mit der Bundespolizei, dem Zoll und der Landespolizei im Tagesgeschäft einen wesentlichen Bestandteil des Merkmals „Fraport – ein sicherer Flughafen“ bildet.

Last but not least gehört natürlich auch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung HMWVL an dieser Stelle genannt, mit dem wir fast täglich auf nahezu allen Ebenen zusammenarbeiten; denn das ist die Fachaufsichtsbehörde für die Unternehmenssicherheit und die zuständige Behörde für die Genehmigung des Luftsicherheitsplans, der die Grundlage für die Sicherheit unseres Flughafens bildet.“



Frankfurt um?



Thomas Kirner
Leiter Servicequalität

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

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



Wie gehen Sie auf die Anliegen der Airlines ein?



Lars Mosdorf
Leiter Entgelte und
Gestattungen

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

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

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



Ute Pohl
Bereichsleiterin Airport
Retailing

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

„Der intensive Austausch mit unseren Mietern steht im Fokus unserer Tätigkeit. Dies bildet auch unsere Organisationsstruktur ab. Mit unseren Teams bieten wir unseren Kunden qualifizierte Ansprechpartner für ihre jeweilige Branche. Sei es aus den Bereichen Duty Free, Fashion, Food & Beverage, Travel Needs oder Services. Neben dem Fachwissen zum Thema Handel bringen wir insbesondere das Flughafen-Know-how mit. Wir kennen nicht nur die technischen und operativen Herausforderungen für Einzelhändler am Standort sehr genau, sondern wissen auch, wie deren potenzielle Kunden – die Passagiere – „ticken“, welche Bedürfnisse sie haben und was ihr Einkaufsverhalten charakterisiert. Wir beobachten diese Faktoren kontinuierlich unter anderem mit quantitativen und qualitativen Marktanalysen. Diese Informationen teilen wir gerne und regelmäßig mit unseren Mietern, sei es im Rahmen unserer standardisierten Retail-Kommunikation mit Newslettern, der eigens für diesen Bereich geschaffenen Kundenzeitschrift „Retail World“ oder natürlich im direkten Dialog. So können wir das Angebot am Flughafen gemeinsam mit unseren Partnern aus Gastronomie und Handel noch besser auf die sich ständig verändernden Wünsche unserer Gäste ausrichten.“

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



Nicole Scheer
Leiterin Nachhaltigkeit

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

„Als international tätiger Flughafen-Betreiber steht Fraport im Blick der Öffentlichkeit. Viel Aufmerksamkeit richtet sich verständlicherweise auf das Thema Fluglärm, aber auch unsere Leistungen auf anderen Gebieten werden beobachtet. Die Ratings und Assessments für die großen Nachhaltigkeitsindizes, wie Dow Jones Sustainability Index oder FTSE4Good, aber auch die Anforderungen, die Multi-Stakeholder-Foren, wie Global Reporting Initiative (GRI) und International Integrated Reporting Council (IIRC), definieren, sind gute Indikatoren für die Herausforderungen, denen Fraport sich heute und künftig als Arbeitgeber und Teil der Luftverkehrsindustrie stellen muss. In Gesprächen mit Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Verbänden und Unternehmensvertretern, aber auch mit den internen Bereichen prüfe ich, welche Themen wir meines Erachtens aufgreifen sollen, und mache entsprechende Vorschläge, zum Beispiel in unserem [Sustainability Board](#). Vieles von dem, was sich als für Fraport wesentlich herauskristallisiert, halten wir im Nachhaltigkeitsprogramm fest, das jährlich aktualisiert wird.“

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

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

Wie unterstützt Fraport den Sport in der Region?



Natalie Schwalm
Leiterin Zentrale
Infrastruktur-Entgelte

Natalie Schwalm koordiniert die Arbeit des Nutzausschusses Bodenverkehrsdienste.

„Zweimal im Jahr organisieren wir den Nutzausschuss, zu dem Vertreter aller Airlines am Standort Frankfurt eingeladen werden. In diesem Gremium berichten wir über den aktuellen Stand und die Weiterentwicklung der Infrastruktur am Frankfurter Flughafen, die von den Bodenabfertigern genutzt wird, wie zum Beispiel die Gepäckförderanlage.“

Die Airlines stellen hohe Anforderungen an die Verfügbarkeit, Verlässlichkeit und Effizienz der Infrastruktureinrichtungen. Wünsche, Fragen und Anregungen der Airlines nehmen wir auf und setzen sie, wenn möglich, um. Im Rahmen einer monatlich stattfindenden Arbeitsgruppe werden einzelne Themen vertieft und detailliert behandelt, um den Fluggesellschaften gegenüber so transparent wie möglich zu sein. Diese schätzen die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Fraport. So schaffen wir bei unseren Airline-Kunden Akzeptanz, um die Erfordernisse des Infrastrukturbetriebs zu bewältigen.“



Dominic Wohlleben
Unternehmenskommunikation

Dominic Wohlleben arbeitet im Bereich Unternehmenskommunikation. Er ist unter anderem verantwortlich für die Förderung des Amateursports und Ansprechpartner für regionale Vereine.

„Wir verstehen uns als ‚guter Nachbar‘ in der Region Rhein-Main und folgen unserem Motto ‚Aktiv für die Region‘ auch beim Sportsponsoring sowohl im Profi- sowie im Breitensport.“

Von 2001 bis zur Saison 2011/2012 förderten wir den Fußballbundesligisten Eintracht Frankfurt als Hauptsponsor, seit der Saison 2012/2013 sind wir Premium-Partner. Überdies helfen wir der Eintracht beim Nachwuchstraining, indem wir die Ausrichtung des ‚Kids Camps‘ in der Fußballschule finanzieren. Seit 2011 sind wir Hauptsponsor der FRAPORT SKYLINERS, dem Basketball-Bundesligisten aus Frankfurt. Außerdem fördern wir die Aktion ‚Basketball macht Schule‘. Sie führt Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren spielerisch an Themen wie Bewegung, Teamfähigkeit, Fairplay und Ernährung heran. Inzwischen gibt es hierzu 125 Schul-AGs, in denen insgesamt rund 3.000 Kinder der ersten bis sechsten Klassen wöchentlich trainiert werden.“

Im Breitensportlichen Bereich fördert Fraport regionale Vereine über Zahlungen für Bannerwerbung bei Turnieren, Anzeigenschaltungen in Vereinsmagazinen oder den Abdruck unseres Logos auf Flyern oder Plakaten. Vereine mit Mannschaftssportarten können sich auch für das Trikotsponsoring bewerben. Unser Schriftzug wird dann neben Vereinsname und Rückennummern auf die Sportkleidung gedruckt, die sich die Teams selbst aussuchen und die von Fraport bezahlt wird. Die Vereine wählen selbst, welche Art der Förderung für sie die beste ist. Unsere Unterstützung ist jeweils befristet auf ein Jahr, danach ist eine erneute Bewerbung möglich. Auf diese Weise werden wir möglichst vielen Anträgen gerecht.“

Im Jahr 2013 unterstützten wir im Amateurbereich 930 eingetragene Vereine zum Beispiel in den Sportarten Tennis, Fußball, Schwimmen, Badminton und Volleyball.“



Sie befinden sich hier: Dialog > Unsere Stakeholder



Unsere Stakeholder

Mit seinen Stakeholder-Dialogaktivitäten, die sich aus den in der [Wesentlichkeitsmatrix](#) definierten relevantesten Handlungsfeldern des Unternehmens ableiten, richtet sich Fraport gezielt an alle wesentlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens. Zu ihnen zählen Passagiere und Flughafen-Besucher, Geschäftspartner, potenzielle Investoren und Eigentümer, Gesellschaft, Politik und Behörden. Besondere Beachtung gilt den von Fluglärm betroffenen Nachbarn an unseren Standorten und den mehr als 78.000 Beschäftigten am Flughafen Frankfurt als größter Arbeitsstätte Deutschlands, hierunter insbesondere den Fraport-Beschäftigten, für die wir direkt Verantwortung tragen.* Intensive Kontakte pflegt der Fraport-Konzern auch zu seinen Hauptkunden, den Fluggesellschaften, um regelmäßig Informationen zu einer Vielzahl von Fragestellungen auszutauschen und operative Maßnahmen abzustimmen. Eine umfassende Übersicht über die bestehenden Kontakte und Formen unserer Stakeholder-Foren findet sich in der Tabelle „[Stakeholder-Engagement](#)“.

* Stand 2012. Die Zahlen für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

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

Passagiere



2013 haben im Durchschnitt rund 159.000 Passagiere jeden Tag die Infrastruktur des Flughafens Frankfurt genutzt. Mit ihrer Entscheidung für einen Flug von, nach oder über Frankfurt haben sie großen Einfluss auf den Unternehmenserfolg von Fraport. Die Zufriedenheit der Passagiere hat daher einen hohen Stellenwert für uns. Deshalb haben wir das [Serviceprogramm „Great to have you here!“](#) gestartet, gemeinsame Beiräte eingerichtet, führen regelmäßige Befragungen durch und betreiben ein systematisches [Feedbackmanagement für Passagiere](#).

Mehr dazu im Kapitel [Produktqualität und Kundenzufriedenheit](#).

Flughafen-Besucher



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

Fluggesellschaften



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

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

Dialogbeispiele:

- [Flughafen-Entgelte](#)
- [Infrastrukturbetrieb der Bodenverkehrsdienste](#)

Mehr dazu im Kapitel [Produktqualität und Kundenzufriedenheit](#).

Geschäftspartner



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

Unsere [Frachtkunden](#) bieten wir mit der CargoCity eine Infrastruktur, die sich durch die enge Anbindung an den Flughafen, kurze Wege und eine zentrale Abwicklung aller Sicherheitsmaßnahmen auszeichnet. Von der [intermodalen Vernetzung](#) des Flughafen Frankfurt profitieren sie in besonderem Maße.

Eigentümer und Investoren



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

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

Gesellschaft



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

Dialogbeispiele:

- [Sportförderung](#)
- [Fluglärm-betroffene](#)

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

Beschäftigte



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

Mehr dazu im Kapitel [Beschäftigte](#).

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

Mehr dazu im Kapitel [Governance und Compliance](#).

Politik, Behörden, Verbände und Vereinigungen



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

Dialogbeispiele:

- **Verbände**

Mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) verfügt die deutsche Luftverkehrsbranche über eine starke gemeinsame Stimme. Im BDL vertreten sind Fluggesellschaften, Flughafenbetreiber – unter anderem Fraport – und die Flugsicherung. Sie erarbeiten gemeinsame Positionen und vertreten diese über den BDL in der Öffentlichkeit. So beteiligt sich Fraport aktiv an der 2013 gestarteten „[Vier Liter](#)“-Kampagne des BDL, die über den tatsächlichen Treibstoffverbrauch bei Flugreisen informieren und somit Vorurteile ausräumen soll.

Flughafen-spezifische Interessen verfolgt Fraport im Rahmen weiterer Branchenmitgliedschaften, insbesondere in der [Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen](#) (ADV). Fraport ist außerdem engagiert im Airports Council International (ACI) Europe sowie im [ACI World](#). Auch auf regionaler Ebene engagiert sich Fraport bei zahlreichen Institutionen, Projekten und Initiativen.

- **Organisationen und Initiativen**

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

Sie befinden sich hier: Beschäftigte



Beschäftigte

Fraport ist mit insgesamt 20.744 Beschäftigten am Flughafen Frankfurt einer der größten Arbeitgeber in der Rhein-Main-Region. Weltweit hat der Fraport-Konzern 21.986 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Aus Gründen der Wesentlichkeit beschreibt die Berichterstattung in diesem Kapitel hauptsächlich Entwicklungen in Frankfurt. Unsere Verantwortung für dauerhaft sichere Arbeitsplätze und positive berufliche Entwicklungschancen erstreckt sich aber selbstverständlich auch auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an unseren Standorten außerhalb Frankfurts. Mehr zu unseren anderen wesentlichen Flughafen-Standorten erfahren Sie [hier](#).

Als weltweit tätiges Unternehmen bekennen wir uns zu den Werten und Verhaltensstandards, die in den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen verankert sind.

Bereits heute beträgt das Durchschnittsalter der Beschäftigten im Fraport-Konzern 42 Jahre, in der Fraport-Muttergesellschaft liegt es sogar bei 44 Jahren – Tendenz steigend. Ursächlich hierfür sind die geringe Fluktuation im Unternehmen, die Erhöhung des abschlagfreien Renteneintrittsalters und der demografische Wandel, der in den Industrienationen zu einer deutlichen Zunahme des Anteils älterer Menschen an der Bevölkerung führt. Gleichzeitig nimmt der Fachkräftemangel zu, sodass die Rekrutierung qualifizierten Personals anspruchsvoller wird. Um bei steigendem Kosten- und Wettbewerbsdruck in der Luftverkehrsbranche zukunftsfähig zu bleiben und Arbeitsplätze langfristig zu sichern, konzentrieren wir unsere Aktivitäten im Personalmanagement auf drei zentrale Handlungsfelder:

- **Beschäftigungsentwicklung:** Wir wollen Arbeitsplätze im Unternehmen sichern und unsere Beschäftigten mit Maßnahmen in der Aus- und Weiterbildung sowie in den Bereichen Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement fördern, um ihre körperliche und geistige Leistungsfähigkeit aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu verbessern.
- **Attraktivität als Arbeitgeber:** Um engagiertes und qualifiziertes Personal zu gewinnen und an Fraport zu binden, bieten wir gute Arbeitsbedingungen und Entwicklungschancen. Dazu gehören beispielsweise eine angemessene Entlohnung und eine positive Kultur der Mitbestimmung. Die unterschiedlichen Bedürfnisse unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden in der Gestaltung der jeweiligen Arbeitsbedingungen soweit als möglich Berücksichtigung. Dazu gehört auch ein breit gefächertes Angebot von Leistungen, das zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie beiträgt.
- **Vielfalt und Chancengleichheit:** Mit unserem Diversity-Management zielen wir darauf ab, flexibel auf sich immer schneller verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Hierfür ist die fachliche, biografische und kulturelle Heterogenität unter den Beschäftigten von Vorteil. Wir gewährleisten gleiche Beschäftigungs- und Aufstiegschancen und fördern den Aufbau vielfältig gemischter Teams, beispielsweise durch die gezielte Förderung weiblicher Führungskräfte und Beschäftigten mit Migrationshintergrund.

Fraport-Konzern: Beschäftigte

	2012	2013	Anteile 2013 in %
Fraport-Konzern gesamt*	20.963	20.947	
davon in Deutschland*	18.939	19.009	90,7 %
davon im Ausland*	2.024	1.938	9,3 %
Fraport Muttergesellschaft*	11.302	10.992	52,5 %
Töchter, Beteiligungen*	9.661	9.955	47,5 %
Beschäftigte zum Stichtag**	22.276	21.986	

* Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte im Jahresdurchschnitt gemäß IFRS

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

Fraport-Konzern: Beschäftigtenstruktur

	2012	2013	Anteile 2013 in %
Fraport-Konzern*	22.276	21.986	
davon Männer	17.070	16.896	76,8%
davon Frauen	5.206	5.090	23,2%
Durchschnittsalter der Beschäftigten (in Jahren)	41,2	41,8	
Fraport-Muttergesellschaft*	12.134	11.985	
davon in Teilzeitanstellung (in %)	14,2	13,7	

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

Sie befinden sich hier: Beschäftigte > Beschäftigungsentwicklung



Beschäftigungsentwicklung

Angesichts der sich verändernden Altersstruktur im Konzern ist es heute wichtiger denn je, Motivation, Gesundheit und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter langfristig zu erhalten. Dem passen wir die Prozesse im Personalmanagement an. Das übergreifende Ziel ist, die Anforderungen an die Beschäftigten mit ihren persönlichen, fachlichen, sozialen und methodischen Kompetenzen sowie dem individuellen Gesundheitszustand in Übereinstimmung zu bringen. So können wir die hohe Qualität unserer Leistungen erhalten und auch langfristig attraktive Arbeitsplätze sichern.

Unseren Beschäftigten stellen wir ein umfassendes Angebot an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten zur Verfügung. Durch unser präventives Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement tragen wir zum Erhalt von Gesundheit und Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten bei und beugen arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor.

Aus- und Weiterbildung

Fraport-Konzern	2012	2013
Auszubildende	381	359
Weiterbildung (in Tagen je Beschäftigten)*	5,7	3,8

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

Krankenquote und Unfälle

Fraport-Konzern	2012	2013
Krankenquote (in %)	6,5	6,3
krankheitsbedingt	6,4	6,1
arbeitsunfallbedingt*	0,1	0,2
Arbeitsunfälle*	666	598
pro 1.000 Mitarbeiter**	30,0	26,8
mit Todesfolge	0	0
Ausfalltage**	10.152	9.356

* ohne Sport-, Wege- und private Unfälle

** meldepflichtig

Die Bodenverkehrsdienste agieren unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Das Lohnniveau vergleichbarer Anbieter liegt unter den Tariflöhnen von Fraport, gleichzeitig wird EU-weit über eine Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste diskutiert. Weltweit gehört Fraport zu den Großflughäfen mit den effektivsten Serviceleistungen im Ground Handling. Die Prozesse in der Gepäck- und Frachtabfertigung, beim Betanken und Reinigen der Flugzeuge sowie in der Passagierabfertigung müssen lückenlos ineinandergreifen. Wir sind überzeugt, dass wir diese hohe Qualität der Serviceleistungen am besten im Rahmen eines integrierten Geschäftsmodells gewährleisten können, bei dem wir alle Dienstleistungen aus einer Hand anbieten. Deshalb setzen wir uns gemeinsam mit dem Betriebsrat und Gewerkschaften, den Beschäftigten und der hessischen Landesregierung in vielfältiger Weise für den Erhalt dieses Geschäftsmodells ein. Dazu gehörte unter anderem auch die Teilnahme von vielen Fraport-Beschäftigten an Kundgebungen in Straßburg und Brüssel im Jahr 2012. 2013 besuchte der Präsident des Europäischen Parlaments Fraport und sagte auf einer Betriebsversammlung zu, unser Anliegen zu unterstützen.

Mit dem breit gefächerten Engagement konnte ein Teilerfolg erzielt werden: Im April 2013 entschied die EU zwar grundsätzlich, dass auf Flughäfen mit mehr als 15 Millionen Passagieren und/oder 200.000 Tonnen Fracht pro Jahr ein dritter Anbieter zugelassen werden muss, sie verlängerte die Übergangsfrist jedoch auf sechs Jahre, statt der ursprünglich vorgesehenen 18 Monate. Die zunächst geforderte gesetzliche Trennung von Flughafen-Betreiber und Bodenverkehrsdienstleister wurde vom Parlament abgelehnt, sodass Fraport das integrierte Geschäftsmodell beibehalten kann. Somit hat auch der „Zukunftsvertrag 2018“ weiterhin Bestand. Im Rahmen dieses Vertrags hatten alle Beschäftigten der Fraport AG Einschränkungen bei übertariflichen Leistungen akzeptiert. Im Gegenzug wurden betriebsbedingte Kündigungen bis Ende 2018 ausgeschlossen.

Ebenfalls dem Erhalt von Arbeitsplätzen dient die 2007 von Unternehmensleitung und Betriebsrat abgeschlossene „Betriebsvereinbarung über Sofort- und Vorsorgemaßnahmen bei Krisenereignissen mit Betriebsstörung“. Die darin enthaltenen Maßnahmen erlauben es Fraport, im Fall eines Verkehrsrückgangs infolge eines Krisenereignisses den Personaleinsatz flexibel an den gesunkenen Bedarf anzupassen und damit Arbeitsplätze zu sichern. Zu den vereinbarten Maßnahmen gehören unter anderem der Abbau von Überstunden und anderen Zeitguthaben, Dienstplananpassungen in den verkehrabhängigen Bereichen sowie die Reduzierung des Abrufs von Fremdpersonal. Zu Krisenereignissen zählen beispielsweise Terroranschläge oder das Risiko einer Verbreitung von Krankheiten mit Seuchengefahr.

Arbeitssicherheit



Fraport gewährleistet hohe Arbeitssicherheitsstandards. Umfangreiche Maßnahmen sind unter anderem beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei Tätigkeiten im Ground Handling, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr und bei Baumaßnahmen erforderlich. Die Zahl der Arbeitsunfälle und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage soll kontinuierlich gesenkt werden. Unsere Fortschritte stellen wir in einem jährlichen [Konzern-Arbeits- und Gesundheitsschutzbericht](#) dar. Der Vorstand, der Konzernbetriebsrat und der Betriebsrat der Fraport AG fördern präventive Strategien im Arbeits- und Gesundheitsschutz mit der einvernehmlichen Zielsetzung, Nachteile für Beschäftigte sowie Kosten zu vermeiden. Gemeinsam haben sie eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst, diese in den Konzernrichtlinien verankert und konkrete Arbeitsschutzziele für den Konzern vereinbart.

In enger Kooperation mit den Tochtergesellschaften setzen wir die jeweiligen gesetzlichen Sicherheitsanforderungen konsequent um und beziehen auch externe Dienstleister und Leiharbeitskräfte in unsere Arbeitssicherheitsmaßnahmen am Flughafen ein. Dies betrifft beispielsweise die Realisierung von Bauvorhaben in Kooperation mit externen Dienstleistern. 2013 sank die Zahl der Arbeitsunfälle auf Baustellen am Flughafen Frankfurt um mehr als 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf mittlerweile 15 ([siehe Abbildung Anzahl der Unfälle Externer auf dem Fraport-Gelände](#)).

Unsere Sicherheitskonzepte entwickeln wir auf Basis einer systematischen Beurteilung möglicher Gefährdungen kontinuierlich weiter. Neben der technischen Sicherung der Arbeitsplätze spielt das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Eigenverantwortung dabei eine wichtige Rolle. Deshalb führt Fraport regelmäßig Sicherheitsschulungen durch. Ein Beispiel aus dem Jahr 2013 waren die Veranstaltungen für Führungskräfte zur Erhebung der psychischen Belastung von Beschäftigten. Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2013 das Schwerpunktthema Rückengesundheit. Für Mitarbeiter auf dem Vorfeld boten wir in diesem Jahr ein Fahrsicherheitstraining mit Blick auf spezifische Unfallrisiken an.

Gesundheitsschutz



Die wichtigste Aufgabe des Gesundheitsmanagements ist es, proaktiv in Richtung Gesunderhaltung zu wirken. Steigende Anforderungen an Effizienz und Flexibilität sowie körperlich anspruchsvolle Tätigkeiten in den operativen

Bereichen sind Belastungen, denen es frühzeitig zu begegnen gilt. Das zunehmende Alter der Beschäftigten stellt eine weitere Herausforderung dar. Indem wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informieren sowie Arbeitsplätze und -prozesse positiv gestalten, wollen wir die Anwesenheitsquote mittelfristig stabilisieren und langfristig steigern. Dieses Ziel haben wir auch in unserem Nachhaltigkeitsprogramm festgeschrieben. 2013 lag die Anwesenheitsquote bei 93,7 Prozent, das ist im Vorjahresvergleich eine Erhöhung um 0,2 Prozent.

Das Präventionsangebot von Fraport reicht von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen über kostenlose Gripeschutzimpfungen bis hin zu maßgeschneiderten Angeboten für Risikogruppen, wie die Aktion „Nichtraucherexpress“. Um die Gesundheitskompetenz unserer Auszubildenden von Anfang an zu fördern, starteten wir im September 2013 das „FRAzubi-Fitprogramm“ mit praxisorientierten Angeboten zu den Themen Ernährung, Bewegung und Umgang mit Stress. In Kooperation mit namhaften Unternehmen der Fitnessbranche bieten wir allen Beschäftigten die Möglichkeit, wohnortnah zu vergünstigten Konditionen zu trainieren. 2013 nahmen rund 500 Beschäftigte dieses Angebot wahr. Fraport betreibt zudem ein eigenes Fitnesszentrum auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt und eine mobile Trainingsstation, das [Fitness-Mobil](#). 2013 haben wir außerdem ein Intranetportal mit umfassenden Gesundheitsinformationen und weiteren Services aufgebaut, über das sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unter anderem zum gemeinsamen Training verabreden können. Das Gesundheitsportal kann auch von zu Hause aus genutzt werden.

Gezielte Analyse von Belastungen

Um maßgeschneiderte Präventionsangebote für Beschäftigte mit spezifischen beruflichen Risiken zu entwickeln, analysiert Fraport gezielt die mit unterschiedlichen Tätigkeiten verbundenen Belastungen. 2013 maßen wir im Rahmen eines Pilotprojekts die Vibrationen, denen die Fahrer bestimmter Bodengeräte ausgesetzt sind. Die Messungen ergaben, dass die Belastungsgrenzwerte bei einer falschen Sitzposition in manchen Fahrgeräten überschritten werden. Darüber wurden die Verantwortlichen informiert und angewiesen, die Funktion der Sitze ständig zu überprüfen und die Beschäftigten ausführlich einzuweisen.

Belastungskataster für die Exposition gegenüber Lärm sowie für das berufsbedingte Tragen, Ziehen und Schieben von Lasten, beispielsweise in der Gepäckbeförderung, werden folgen. Im Rahmen einer weiteren Studie haben wir 2012 damit begonnen, die psychischen Belastungen, denen Beschäftigte in der [Fluggastkontrolle](#) ausgesetzt sind, zu untersuchen. Auch hier sollen eigene Präventionsmaßnahmen abgeleitet werden.

Im Berichtszeitraum beteiligten sich außerdem 879 Beschäftigte aus verschiedenen Abteilungen freiwillig an einem Gesundheitsworkshop oder -zirkel, um gemeinsam zu ermitteln, welche Faktoren sich in den verschiedenen Abteilungen auf die Krankenquote und Unfallhäufigkeit reduzierend auswirken.

Aus- und Weiterbildung



Mit unserem umfassenden Angebot an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten stellen wir sicher, dass unsere Beschäftigten ihre persönlichen, fachlichen, sozialen und methodischen Kompetenzen kontinuierlich weiterentwickeln können. 2013 haben wir vor allem für ältere Beschäftigte in technischen und operativen Tätigkeitsfeldern Seminare mit Inhalten, wie den Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit und beruflichen Perspektiven im Unternehmen in unser Schulungsprogramm aufgenommen. Die bestehenden Angebote zur Führungskräfteentwicklung haben wir 2013 stärker auf spezifische Anforderungen, wie die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, ausgerichtet. Des Weiteren schulen wir unsere Führungskräfte nun gezielt für die Arbeit mit altersgemischten Teams.

Gute Fortbildungsangebote sind außerdem attraktiv für leistungsorientierte Nachwuchskräfte und tragen somit dazu bei, uns erfolgreich im Wettbewerb um Fachkräfte zu positionieren.

Ausbildung und berufsintegrierte Studienangebote

Fraport bildet in 19 kaufmännischen und technischen Berufen, wie beispielsweise Informatik, Mechatronik und Gebäudereinigung, aus. Dazu kommen acht duale Studiengänge, darunter Wirtschaftsingenieurwesen und Luftverkehrsmanagement. Die in den einzelnen Ausbildungsberufen integrierten Auslandspraktika vermitteln die für einen international operierenden Konzern notwendigen Erfahrungen und Kompetenzen.

Zum 31. Dezember 2013 beschäftigte Fraport insgesamt 359 Auszubildende und dual Studierende, das Budget hierfür belief sich auf rund acht Millionen Euro. Konzernweit schlossen wir in diesem Jahr 108 neue Ausbildungsverträge ab. Unser im [„Zukunftsvertrag 2018“](#) festgeschriebenes Ziel, jährlich 110 neue Auszubildende einzustellen, konnten wir damit, trotz intensiver Suche nach geeigneten Bewerbern, nicht erreichen. Bei den Prüfungen durch die Industrie- und Handelskammer Frankfurt gehören unsere Auszubildenden regelmäßig zu den besten Absolventen; der Anteil der Abbrecher ist mit weniger als drei Prozent äußerst gering. In unserem Nachhaltigkeitsprogramm haben wir festgelegt, im Anschluss an die zweijährige Ausbildung mindestens 70 Prozent der Kandidaten in ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis zu übernehmen.

Absolventen mit Hochschulreife bieten wir die Möglichkeit, ein berufsbegleitendes Studium in einer unserer Partnerhochschulen zu absolvieren. Fraport trägt einen Teil der Studiengebühren und stellt die Studierenden für die Teilnahme an Vorlesungen frei. Für Prüfungsphasen können zusätzliche freie Tage im Rahmen des betrieblich gewährten zusätzlichen Bildungsurlaubs beantragt werden.

Trainee-Programm

Mit unserem Trainee-Programm bieten wir Hochschulabsolventinnen und -absolventen unterschiedlicher Fachrichtungen eine systematische, bereichsübergreifende Einarbeitung und Integration in das Unternehmen, die auf die Übernahme verantwortungsvoller Tätigkeiten vorbereiten. Im Oktober 2013 starteten erneut drei weibliche und acht männliche Nachwuchskräfte mit dem zwölfmonatigen Programm, bei dem sie verschiedene Tätigkeiten und Funktionen im Konzern kennenlernen. Drei Monate Arbeit im Ausland sowie die mehrtägige Begleitung eines Vorstandsmitglieds gehören zum Programm. Nach dem Abschluss wechseln die Trainees auf eine bereits im Vorfeld festgelegte Zielposition. Unser Trainee-Programm wurde 2011 von der Absolventa GmbH als fair und karrierefördernd ausgezeichnet.

Weiterbildung und Mentoring

Unseren Beschäftigten bieten wir in den Einrichtungen Fraport-Academy und Fraport-College ein breites Spektrum an [Weiterbildungsmöglichkeiten](#) – von langfristigen fachlichen Qualifizierungsmaßnahmen bis hin zum integrierten Management-Entwicklungsprogramm. 2013 enthielt das Programm der Fraport-Academy 77 Kursangebote, das des Fraport-Colleges 1.186. Die Weiterbildungsangebote werden von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehr gut genutzt: Academy-Trainings absolvierten 2013 insgesamt 691 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, College-Seminare 11.793.

Konzernweit lag die Weiterbildungsquote im Jahr 2013 bei 3,8 Tagen je Beschäftigtem und sank damit gegenüber 2012 um rund zwei Tage. Neben den fachlichen Ausbildungsangeboten stellen wir jedem Beschäftigten mit der sogenannten Q-Card jährlich ein Budget von 600 Euro zur Verfügung, mit dem ein vielfältiges Seminarangebot zur persönlichen Qualifikation in Anspruch genommen werden kann. Die Förderung von Frauen in Führungspositionen bildete 2013 einen Schwerpunkt unserer Aktivitäten. Das Fraport-College bot eine Seminarreihe zu Entwicklungsstrategien für Frauen an, an der 153 weibliche Führungs- und Nachwuchskräfte teilnahmen. Das seit 2004 bestehende Mentoring-Programm für weibliche Studierende, Absolventinnen und Doktorandinnen aus naturwissenschaftlich-technischen Fachrichtungen wurde 2013 weitergeführt. Insgesamt sieben Fraport-Mentorinnen haben 2013 auf diese Weise ihr Wissen weitergegeben. Seit 1998 besteht zudem das Cross-Company-Mentoring-Programm, bei dem das unternehmensübergreifende Lernen im Vordergrund steht. Am 15. Zyklus nahmen 16 Fraport-Mentees, Mentorinnen und Mentoren, teil. Darüber hinaus kooperiert Fraport mit dem Verein beramf, der ein Mentoring-Programm für weibliche Beschäftigte mit Migrationshintergrund anbietet. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fraport unterstützen hierbei als Mentoren die berufliche Entwicklung der Teilnehmerinnen.

Förderung von internationalem Austausch

Fraport begrüßt viele Millionen internationale Gäste am Flughafen Frankfurt und seinen weltweiten Konzern-Standorten. Internationalität ist daher ein wichtiges Element unserer Führungskräfteentwicklung. Jedes Jahr werden Fachexpertinnen und -experten für kurz- und auch langfristige Einsätze ins Ausland entsandt. Vor ihrer Entsendung werden sie auf ihren Einsatz sorgfältig vorbereitet. Die für längere Zeit Entsandten werden bei der Rückkehr individuell begleitet und in Frankfurt reintegriert. Wichtig sind dabei nicht nur die Begleitung des Einzelnen, sondern auch der Wissenstransfer zwischen unseren Beteiligungen und dem Standort Flughafen Frankfurt. Mehrmals im Jahr werden Führungskräfte aller Fraport-Standorte zu Programmen in Frankfurt begrüßt, um den Fachverantwortlichen Gelegenheit für den persönlichen und fachlichen Austausch zu bieten.

Best-Practice-Beispiel



Fitness-Mobil

Seit Herbst 2013 setzt Fraport ein mobiles Trainingszentrum auf dem Vorfeld ein, das sogenannte Fitness-Mobil. Eine Analyse der Krankenstände hatte ergeben, dass von Mitarbeitern in der Gepäckabfertigung in der Hauptreisezeit im Spätsommer vermehrt Muskel-Skelett-Erkrankungen gemeldet werden. Da diesen Beschwerden mit Muskelstärkung nachweislich wirksam vorgebeugt werden kann, wurde nach einer Trainingsmöglichkeit gesucht, die auch für die auf dem Vorfeld Tätigen erreichbar ist. Mit dem mobilen Trainingszentrum in einem umgebauten Wohnmobil ermöglicht Fraport diesen Mitarbeitern nun, in der Nähe ihres Arbeitsplatzes und während der Arbeitszeit gezielt die Rumpfmuskulatur zu stärken. Ist die Maßnahme erfolgreich, wird Fraport das Angebot ausweiten und Anfang 2014 ein größeres Fahrzeug einsetzen.

Kennzahlen



Auszubildende

Fraport-Konzern	2012	2013
Auszubildende	381	359
Fraport-Muttergesellschaft	2012	2013
Auszubildende	374	352
davon Männer	257	239
davon Frauen	117	113

Krankenquote und Berufskrankheiten

Fraport-Konzern	2012	2013
Anwesenheitsquote (in %)	93,5	93,7
Krankenquote (in %)	6,5	6,3
krankheitsbedingt	6,4	6,2
arbeitsunfallbedingt*	0,1	0,2
Berufskrankheiten (Anzahl)	3	0
Fraport-Muttergesellschaft	2012	2013
Anwesenheitsquote (in %)	93,5	93,2
Krankenquote (in %)	6,5	6,8
krankheitsbedingt	6,3	6,6
arbeitsunfallbedingt*	0,2	0,2
Berufskrankheiten (Anzahl)	3	0

* ohne Sport-, Wege- und private Unfälle

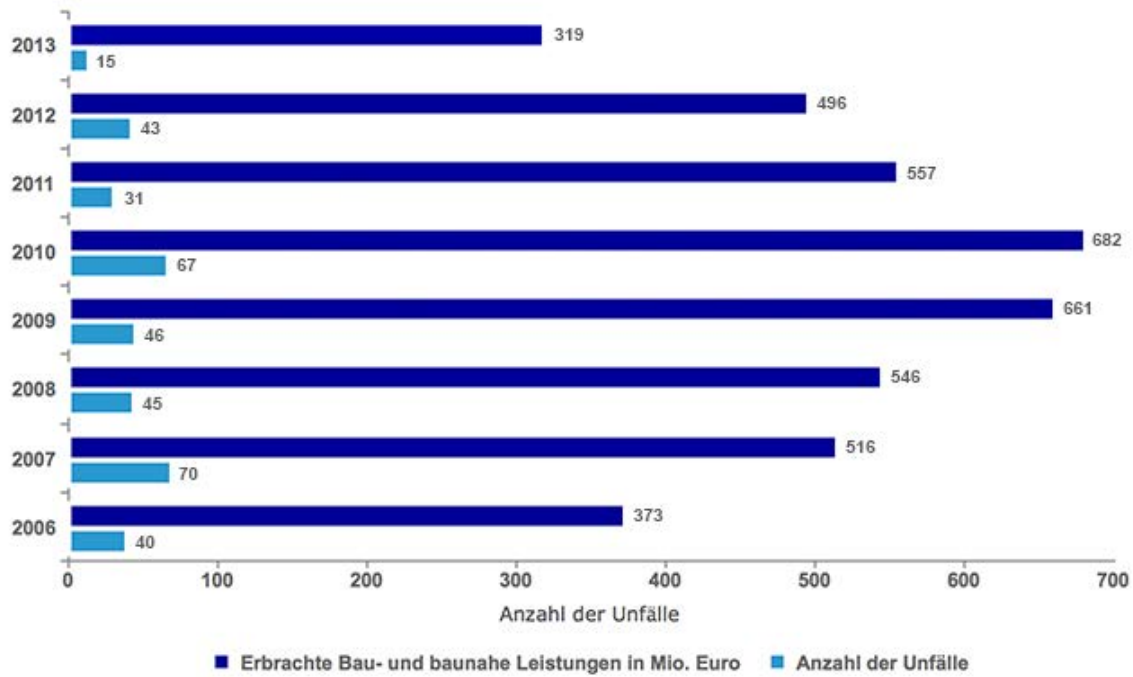
Arbeitsunfälle

Fraport-Konzern	2012	2013
Unfälle*	1.445	1.346
1.000-Mann-Quote* **	30,0	26,8
mit Todesfolge	0	0
meldepflichtig	666	598
Ausfalltage**	10.152	9.356
Fraport-Muttergesellschaft	2012	2013
Unfälle*	745	663
1.000-Mann-Quote* **	26,6	22,2
mit Todesfolge	0	0
meldepflichtig	325	268
Ausfalltage**	5.788	5.425

* Bagatellverletzungen (Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen)

** meldepflichtig

Anzahl der Unfälle externer Beschäftigter auf dem Fraport-Gelände



Hinweis:

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

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Kontinuierliche Reduktion der Unfallereignisse (Gesamtunfälle) und der unfallbedingten Ausfalltage	2015	Verbesserung der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der unternehmensweiten Gefährdungsbeurteilungen Durchführung einer Schnittstellenkontrolle Vervollständigung der noch fehlenden Gefährdungsbeurteilungen „Funktion und Tätigkeit“ und „Arbeitsmittel“ Fortführung in 2014
		Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich	<ul style="list-style-type: none"> Ermittlung von Belastungen mit Hilfe eines Belastungskatasters Ableitung von Maßnahmen
		Neukonzeption des Schulungskonzepts zum Thema Arbeitssicherheit für Führungskräfte und	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich zum bestehenden umfangreichen Schulungsangebot wurde

		Beschäftigte der administrativen Bereiche	<p>2013 mit der Durchführung von Auffrischungsschulungen für Führungskräfte begonnen. Eine Erweiterung ist für 2014 vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines E-Learning-Moduls für Beschäftigte der administrativen Bereiche. Die Einführung ist für 2014 geplant.
Mittelfristige Stabilisierung und langfristige Steigerung der Anwesenheitsquote	2015/2020	Entwicklung und Umsetzung arbeitsorganisatorischer sowie gesundheitsfördernder Maßnahmen zur Prävention arbeitsbedingter psychischer Erkrankungen	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung psychischer Belastungen bei den Bodenverkehrsdiensten und den Luftsicherheitskontrollen • Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen 2013 begonnen und 2014 fortgesetzt
		Verbesserung der stufenweisen Wiedereingliederung insbesondere von Beschäftigten mit Langzeiterkrankungen	Projekte in Erarbeitung, Umsetzung erfolgt ab 2014
		Durchführung von Gesundheitsworkshops, Gesundheitszirkeln und Informationsveranstaltungen	In verschiedenen Bereichen wurden in den Jahren 2012 und 2013 Belastungen und deren Ursachen identifiziert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet und umgesetzt. Fortsetzung 2014
		Umsetzung „Gesamtkonzept Firmenfitness“	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Fitnessangebots am Standort Flughafen Frankfurt um ein Fitnessmobil mit speziellen Trainingsmöglichkeiten für die Rumpf- und Rückenmuskulatur für Mitarbeiter des Vorfeldbereichs. • 2013 Einführung eines Zuschusses zu Fitnesstrainings am Wohnort, Fortsetzung 2014
Garantie von jährlich mindestens 110 Ausbildungsplätzen	2018	Differenziertes Ausbildungsangebot für Absolventen aller Schulformen mit einjähriger Übernahmegarantie nach Abschluss	<p>2013: 108 Plätze besetzt 2014: mindestens 110 Plätze werden angeboten</p>
Integration lernbeeinträchtigter	2015	Fortsetzung des Berufsvorbereitungsprogramms	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung im November 2013 mit weiteren 12

Jugendlicher und junger Erwachsener, Ziel ist die Übernahme in Ausbildung von 75 % der Teilnehmer		„Startklar“. Ausweitung auf weitere Berufe in Kooperation mit zwei Tochtergesellschaften.	Plätzen • Ausweitung auf bis zu 17 Plätze im Frühjahr 2014
Bedarfsgerechte Ausbildung mit Weiterbeschäftigungsquote von 70 % im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung	2018	Unterdeckung in technischen Ausbildungsberufen wird durch Konzept zur Bindung leistungsstarker Absolventen begegnet	Weiterbildungskonzept beschlossen, Verhandlungen zur Umsetzung gestartet
Fach- und Führungskräfteförderung im Konzern mit einer internen Abdeckung des Nachbesetzungsbedarfs der Ebenen 1-4 von 75 %	2013	Weiterentwicklung der strategischen Nachfolgeplanung	2012 verabschiedet, jährliche Durchführung
		Entwicklung und Etablierung der Konzepte „Fachkarrieren“	Für 2014 sukzessive Implementierung in der Fraport-Muttergesellschaft geplant

Sie befinden sich hier: Beschäftigte > Attraktivität als Arbeitgeber



Attraktivität als Arbeitgeber

Mit guten Arbeitsbedingungen und Entwicklungschancen möchten wir engagiertes und qualifiziertes Personal für Fraport gewinnen und an das Unternehmen binden. Dazu ist es notwendig, sich auf die Veränderungen im Arbeitsmarkt und die Pluralisierung von Lebensentwürfen einzurichten.

In den meisten Industrienationen und einigen Schwellenländern wird in den kommenden Jahren der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung deutlich zunehmen. Infolge dieses demografischen Wandels dürfte es für Unternehmen zumindest in bestimmten Regionen und für zahlreiche Berufe künftig schwieriger werden, qualifiziertes Personal zu gewinnen. Mit dem personalstrategischen Projekt „Heute handeln – Fraport 2015“ reagieren wir auf diese Herausforderung bereits heute. Neben einer stärkeren lebenszyklusorientierten Ausrichtung der Personalentwicklung und der Arbeitsorganisation stärken wir aktiv die Arbeitgebermarke nach innen und außen. Außerdem bieten wir unseren Beschäftigten in verschiedenen Lebensphasen Unterstützung für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Diese Herangehensweise hat sich bereits in der Vergangenheit ausgezahlt: Die Leistung von Fraport als Arbeitgeber drückt sich unter anderem in der langen Betriebszugehörigkeit beziehungsweise geringen Fluktuation aus. Mehr als die Hälfte der Belegschaft ist seit mehr als 15 Jahren im Unternehmen.

Für ihre Qualitäten als Arbeitgeber wurde Fraport mehrfach [prämiiert](#).

Mitarbeiterfluktuation

Fraport-Konzern	2012	2013
Austritte*	2.187	2.215
Einstellungen*	3.042	2.178
Fluktuation nach Alter		
Altersgruppe bis 30 Jahre*	820	821
Altersgruppe 31-50 Jahre*	1.095	1.058
Altersgruppe ab 50 Jahre*	272	336

* Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten zum 31. Dezember

Mitarbeiterzufriedenheit



Wir haben das Ziel, die Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich zu steigern. Aus der jährlichen Mitarbeiterbefragung „Konzern-Barometer“ gewinnen wir Hinweise darauf, wo wir uns hierzu verbessern

müssen. Im Jahr 2012 setzten wir die Befragung einmalig aus, um uns verstärkt der Umsetzung der zuvor ermittelten Maßnahmen zu widmen. Trotz unserer Anstrengungen ist es uns bis zur erneuten Befragung im Jahr 2013 nicht gelungen, den angestrebten Zielwert von besser als 3,0 zu erreichen. Die Gesamtzufriedenheit sank gegenüber dem Vergleichszeitraum 2011 von 2,76 auf 3,02 (Indexwert analog zum Schulnotensystem).

Das Umfeld, in dem die Mitarbeiterbefragung stattfand, war geprägt von Unsicherheiten bezüglich der Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt und Anpassungen der internen Prozesse zur Steigerung der Effizienz. Wir führen den gesunkenen Indexwert in erster Linie auf diese ungünstigen Rahmenbedingungen zurück. Der negative Trend wird durch einen statistischen Effekt verstärkt: 2013 nahmen gegenüber 2011 zwei zusätzliche Beteiligungsgesellschaften an der Befragung teil. Dort wurde die Mitarbeiterzufriedenheit vergleichsweise niedrig bewertet. Ohne diese läge der Indexwert bei 2,93.

Vereinbarkeit von Beruf und Familie



Mehr als die Hälfte der Beschäftigten von Fraport ist zwischen 40 und 54 Jahre alt und damit in einer Lebensphase, die häufig mit der sogenannten Sandwich-Situation einhergeht: Während die Kinder noch im Haus und damit zu betreuen sind, kommen die eigenen Eltern in ein Alter, in dem sie verstärkt Unterstützung benötigen. Berufliche und familiäre Verpflichtungen zu vereinbaren, ist in dieser Lebensphase besonders schwierig.

Wir bieten unseren Beschäftigten hierbei Unterstützung. Sie reicht vom Angebot flexibler Arbeitszeitmodelle über Hilfestellung bei der Gestaltung der Elternzeit und Familienservices bis hin zur Beratung in Fragen häuslicher Pflege. Unsere Familienfreundlichkeit wurde bereits mehrfach von der Hertie-Stiftung mit dem [Zertifikat „berufundfamilie“](#) ausgezeichnet. Im Jahr 2013 wurden wir erfolgreich auditiert.

Familienfreundliche Arbeitszeitmodelle und flexible Kinderbetreuung

Fraport hat 2013 die Flexibilisierung von Arbeitszeiten im Rahmen des Möglichen ausgeweitet. 210 Beschäftigte arbeiteten zeitweise von zu Hause aus (2012: 178). Außerdem unterstützen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Organisation der Kinderbetreuung. In der Region hält Fraport für die Kinder von Beschäftigten ein Kontingent an Krippen- und Kindergartenplätzen. Außerdem ermöglichen wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch unsere Kooperation mit dem „Fluggi-Land“ bei Bedarf eine kostengünstige, flexible und zugleich beliebte Kinderbetreuung in Anspruch zu nehmen. Das „Fluggi-Land“ ist an 365 Tagen im Jahr von 6 bis 22 Uhr geöffnet.

Beratung rund um Beruf und Familie

In unseren Beratungsstellen können sich unsere Beschäftigten individuell zu verschiedenen alltagsbezogenen Themen, wie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder finanziellen Fragen, beraten lassen. Darüber hinaus unterstützen wir sie auch bei der Wohnungssuche und kooperieren mit externen Angeboten, wie dem der [pme Familienservice GmbH](#) und von [SOS Alltag e. V.](#) Seit 2013 bietet Fraport auch Beschäftigten in Vaterrolle die Möglichkeit, sich über das Intranet zu vernetzen. Im November luden wir zu einer Expertendiskussion zum Thema Männer und Familie ein.

Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung



Die Fraport AG legt im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung großen Wert auf einen lebendigen Dialog mit den Beschäftigten. Wichtige Gremien hierfür sind die lokalen Betriebsräte und der Konzernbetriebsrat. Letzterer vertritt rund 20.000 Beschäftigte in den deutschen Tochtergesellschaften und Beteiligungen in Angelegenheiten, die den Konzern oder mehrere Konzernunternehmen betreffen.

Fraport bekennt sich zu ethischen Grundsätzen im Umgang mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und hat diese in ihrem [Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter](#) verankert. Bei der Umsetzung der in diesem Regelwerk festgeschriebenen Werte und Prinzipien arbeiten Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung zusammen. Daneben gibt es zahlreiche (Konzern-)Betriebsvereinbarungen, in denen Arbeitnehmerrechte und Regeln zu einem fairen Miteinander niedergelegt sind.

Tarifvertragliche Arbeitszeit- und Entgeltregelungen

Im Fraport-Konzern werden mehr als 93 Prozent aller Beschäftigten im Rahmen von Kollektivvereinbarungen tarifgebunden beschäftigt und bezahlt. Bei den übrigen fünf Prozent handelt es sich teilweise um Beschäftigte kleinerer Konzernunternehmen, die keinem Tarifvertrag unterliegen. Jedoch handelt es sich überwiegend um außertariflich Beschäftigte beziehungsweise leitende Angestellte.

Bereits im März 2012 wurde durch die Tarifpartner für die vom Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) erfassten Beschäftigten eine Erhöhung der monatlichen Bezüge um jeweils 1,4 Prozent ab Januar und August 2013 vereinbart.

Der Tarifvertrag sieht, in Ergänzung zu diesem Grundgehalt, auch eine leistungsbezogene Bezahlung vor.

Um weitere Leistungsanreize zu setzen, erhöht die Fraport AG das tarifliche Volumen für die leistungsbezogene Bezahlung in Höhe von 5,94 Millionen Euro um ein zusätzliches betriebliches Budget in Höhe von 2,72 Millionen Euro. Insgesamt wurden 2013 für das abgelaufene Jahr 2012 an die gemäß dem TVöD beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 8,66 Millionen Euro leistungsbezogen ausgeschüttet.

Für die außertariflich Beschäftigten gibt es ebenfalls ein leistungsbezogenes Bezahlungssystem. Es ist prozentual auf das Jahresgehalt bezogen und beträgt je nach Gehaltsband bis zu 20 Prozent eines Jahresentgelts. 2013 haben wir außerdem für diese Personengruppe Vertrauensarbeitszeit eingeführt.

Altersversorgung

Grundsätzlich haben alle Tarif- und außertariflich Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft Anspruch auf eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung. Mit Beginn des Arbeitsverhältnisses werden sie daher bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden versichert. Die Finanzierung dieser Versicherung leistet überwiegend der Arbeitgeber. Darüber hinaus können die Beschäftigten die betriebliche Altersversorgung durch eine Entgeltumwandlung ergänzen.

Qualifizierung von Beschäftigten in der Arbeitnehmerüberlassung

Betriebsbedingte Schwankungen des Verkehrsaufkommens im Tages- und Jahresverlauf erfordern Flexibilität beim Personaleinsatz in unseren Betrieben. In Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft Airport Personal Service GmbH (APS) beschäftigen wir hierfür Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Arbeitnehmerüberlassung. Die Hälfte der dort Beschäftigten hat einen unbefristeten Arbeitsvertrag, Neuverträge haben zunächst eine Laufzeit von zwei Jahren. Die Tochtergesellschaft legt Wert darauf, eingestelltes Personal dauerhaft zu beschäftigen und investiert in Zusammenarbeit mit der Fraport-Muttergesellschaft in ihre Weiterqualifikation. 2013 wurden 464 Beschäftigte in ein festes Anstellungsverhältnis bei der APS übernommen.

Übertarifliche Zusatzleistungen

Neben der Vergütung bieten wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Reihe weiterer Zusatzleistungen an. So haben die Beschäftigten der Muttergesellschaft die Möglichkeit, über ein [Mitarbeiteraktienprogramm](#) direkt an den Unternehmensgewinnen beteiligt zu werden. Im Jahr 2013 haben 61,5 Prozent der anspruchsberechtigten Beschäftigten der Muttergesellschaft das angebotene Aktienmodell gewählt. Im Vorjahr lag der Prozentanteil mit 59,7 geringfügig niedriger.

Weitere geldwerte Zusatzleistungen, wie das Job-Ticket für eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, ein arbeitsplatznaher, unentgeltlich zur Verfügung gestellter Parkplatz und eine erfolgsbezogene Zusatzausschüttung in Form eines Cafeteria-Systems, stehen allen [Stammbeschäftigten](#) der Fraport AG offen.

Personalmarketing und Retention Management



Qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und langfristig an das Unternehmen zu binden ist eine wichtige Aufgabe des Personalmanagements von Fraport. Um die Serviceleistungen vor dem Hintergrund des steigenden Fachkräftebedarfs künftig noch besser an die Bedürfnisse der Beschäftigten anzupassen, haben wir den Bereich Personalserviceleistungen 2013 neu strukturiert. Dabei wurde unter anderem ein eigener Bereich für Personalmarketing und Retention-Management – die Bindung geeigneter Kräfte – geschaffen, in dem unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiterentwickelt werden soll.

2013 startete Fraport eine Employer-Branding-Kampagne für den gesamten Konzern, von der auch die Töchter Fraport Security Services GmbH (FraSec) und Airport Personal Service GmbH (APS) mittelbar profitieren sollen. Dabei kommt uns zugute, dass die Arbeitsbedingungen bei FraSec und APS im Branchenvergleich überdurchschnittlich sind. FraSec arbeitet zur Sicherung ihres Personalbedarfs zudem mit dem Berufsförderungswerk Frankfurt zusammen. 2013 ergänzte die Konzerntochter die von Fraport bereits im Jahr 2012 begonnene Kooperation um das Projekt „[Neustart mit Sicherheit](#)“ zur Qualifizierung von Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen für den Security-Bereich.

Ideen- und Innovationsmanagement



Bereits seit 40 Jahren nutzt Fraport die praktischen Erfahrungen und die Kreativität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen eines Ideenmanagements. Seit 2012 bezieht das Ideenmanagement alle am Standort Frankfurt tätigen Tochtergesellschaften und damit das Innovationspotenzial von rund 21.000 Menschen mit ein. Im Jahr 2013 reichten unsere Beschäftigten 1.125 Ideen ein, die wir mit insgesamt 74.773 Euro prämierten. Mit der Umsetzung von rund 0,36 Prozent der Vorschläge erzielten wir Einsparungen in Höhe von 234.711 Euro. Beide Kenngrößen sind gegenüber 2012 gesunken.

Innovationspreis FRAnk

Im März 2013 vergaben wir erstmals den mit 20.000 Euro dotierten Fraport-Innovationspreis. In der Ausschreibungsphase gingen rund 320 Vorschläge ein. Sieger wurden die Entwickler eines Konzepts für ein Spracherkennungstool zur Beantwortung von Passagierfragen. Den zweiten Preis teilten sich zwei unabhängig voneinander eingereichte Konzepte zum Check-in aus dem Pkw heraus.

Best-Practice-Beispiel



Botschafter Erfolgsfaktor Familie

Im Oktober 2012 wurde Fraport-Arbeitsdirektor Michael Müller vom Land Hessen zum Botschafter des Unternehmensprogramms „Erfolgsfaktor Familie“ ernannt. Damit verbunden ist der Auftrag, für mehr Familienfreundlichkeit in der Region zu werben und das Thema gemeinsam mit anderen Unternehmen und den staatlichen Behörden voranzutreiben. Im November 2013 unterzeichnete Michael Müller in dieser Funktion, gemeinsam mit dem Hessischen Sozialminister, den Spitzen des Hessischen Arbeitgeberverbands und des Deutschen Gewerkschaftsbunds sowie ausgewählten Unternehmen die Charta der Pflege in Hessen. Angesichts der steigenden Zahl älterer Menschen in unserer Gesellschaft bekräftigen die Erstunterzeichner ihr Ziel, Beschäftigte, die sich in der Pflege von Angehörigen engagieren, zu unterstützen.

Kennzahlen



Anzahl der Beschäftigten mit Tarifverträgen

Fraport-Konzern (Anteile in %)	2012*	2013
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung	93	93
Fraport Muttergesellschaft		
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung**	97	97

* Wert angepasst

** Weitere drei Prozent sind außertariflich Beschäftigte oder Leitende Angestellte nach Betriebsverfassungsgesetz

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzernbarometers von 3,06 auf besser als 3,0 (Schulnotensystem)*	2014		Mitarbeiterzufriedenheit Konzern: 3,02 Mitarbeiterzufriedenheit Muttergesellschaft: 3,12 Weitere Informationen finden Sie unter Attraktivität als Arbeitgeber .
		Schrittweiser Ausbau der leistungsorientierten Gehaltskomponenten	<ul style="list-style-type: none">Den Tarifbeschäftigten wurden im Jahr 2013 5,94 Mio. Euro ausgeschüttet (ca. 12,7% mehr als im Vorjahr).Außertariflich Beschäftigte erhielten leistungsbezogene Zulagen in Höhe von insgesamt 2,9 Mio. Euro (in gleicher Höhe wie im Vorjahr).

		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze	Der Erwerb neuer Belegrechte für Kinderkrippenplätze konnte nicht umgesetzt werden.
		Einrichtung neuer Kindergartenplätze für Kinder von Fraport-Mitarbeitern	Fünf Kindergartenplätze stehen seit 01.10.2013 zur Verfügung.
Mitarbeiterkapitalbeteiligung	2015	Erhöhung Anteil der Mitarbeiteraktien	Programm in der Entwicklung
		Unterstützung der Initiative zur Gründung eines Mitarbeiteraktienvereins	Unterstützungskonzept wird erstellt

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



Vielfalt und Chancengleichheit

Die internationale Ausrichtung unseres Geschäfts bringt es mit sich, dass der Unternehmensalltag bei Fraport seit jeher von Vielfalt – englisch Diversity – geprägt ist. Wir sehen die unterschiedlichen Erfahrungen und Kulturen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Chance, flexibel und kreativ auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten zu reagieren. Mit unserem Diversity-Management fördern wir daher gezielt den Aufbau vielfältig gemischter Teams, beispielsweise durch die Förderung von weiblichen Nachwuchs- und Führungskräften. Die Gewährleistung von Chancengleichheit für unterschiedliche Beschäftigtengruppen ist die Voraussetzung hierfür und wird auch in Zukunft bei Fraport im Fokus stehen. Bereits 2007 haben wir uns zur [Charta der Vielfalt](#) bekannt. Um dem Thema noch mehr Gewicht zu verleihen, wurde 2013 auf Vorstandsebene eine Stabsstelle Diversity und Soziales eingerichtet. Verankert ist hier die Funktion der Diversity-Beauftragten.

Diversity-Management



Aufgabe der Diversity-Beauftragten bei Fraport ist es, Vielfalt und Chancengleichheit anknüpfend an bestehende Maßnahmen und innerbetriebliche Vereinbarungen im gesamten Konzern strategisch weiterzuentwickeln. Die in der Charta der Vielfalt definierten Dimensionen von Vielfalt (Geschlecht, Alter, Behinderung, ethnische Herkunft und Nationalität, Religionsfreiheit sowie sexuelle Orientierung) sind dabei maßgeblich für die Ausrichtung der Aktivitäten.

Die Diversity-Beauftragte berät den Vorstand sowie die Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften und unterstützt die Geschäftsbereiche bei der Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit. Zudem ist sie Ansprechpartnerin bei Beschwerden in Fällen von Diskriminierung oder Belästigung aufgrund von Merkmalen, die im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) der Bundesrepublik Deutschland genannt sind. Beschäftigte, die sich im Hinblick auf das AGG diskriminiert fühlen, können sich außerdem auch an den zuständigen Personalreferenten, eine interne Vertrauensperson und eine externe Ombudsfrau sowie den Betriebsrat wenden.

Förderung von Frauen



Bis 2018 wollen wir den Anteil von Frauen in Führungspositionen bei der Muttergesellschaft von rund 20 Prozent auf 25 bis 35 Prozent steigern. Unsere Fortschritte messen wir mit dem Key-Performance-Indikator „Frauenanteil in Führungspositionen“ sowie mit folgenden weiteren Kennzahlen:

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

Verschiedene Personalentwicklungsmaßnahmen sind auf dieses Ziel hin ausgerichtet, wie beispielsweise unsere [Mentoring-Programme und Seminare](#) für weibliche Fach- und Führungskräfte. 2013 starteten wir das Frauennetzwerk

Connect für Frauen der ersten bis dritten Führungsebene. Ebenso haben wir Angebote für eine bessere [Vereinbarkeit von Familie und Beruf](#) und wollen Männern wie Frauen, wo umsetzbar, verstärkt Führung in Teilzeit ermöglichen.

Engagement für kulturelle und religiöse Vielfalt



Die interkulturelle Kompetenz unserer Beschäftigten ist für Fraport als international ausgerichteter Konzern von besonderer Bedeutung. Wir fördern das Wissen um religiöse und kulturelle Bräuche bei unseren Beschäftigten und drücken damit gleichzeitig unsere Wertschätzung gegenüber diesen Traditionen aus. So lud Fraport im August 2013 zum Abschluss des Fastenmonats Ramadan alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienste unabhängig von ihrer Religionszugehörigkeit zum gemeinsamen Fastenbrechen ein. Während des Ramadan nahmen täglich bis zu 100 Beschäftigte und vereinzelt auch Passagiere das Angebot wahr. Außerdem organisierten wir Schulungen zur Förderung der interkulturellen Kompetenz für Bereiche, in denen Beschäftigte mit sehr unterschiedlichen religiösen beziehungsweise kulturellen Hintergründen zusammenarbeiten. Anlässlich des ersten deutschen Diversity-Tags der Bundesregierung im Juni 2013 lud Fraport in Abstimmung mit den verschiedenen Religionsvertretungen am Flughafen Frankfurt Beschäftigte und Gäste zu Fachvorträgen und Gottesdiensten zu den jeweiligen Glaubensrichtungen ein.

- PDF-Download: „[Gebetsräume](#)“

Integration von Menschen mit Einschränkungen



Die Integration von Menschen mit gesundheitlichen und körperlichen Einschränkungen in alle Beschäftigungsbereiche des Unternehmens wurde 2006 in der [Integrationsvereinbarung](#) als Ziel festgeschrieben. Wir bieten Beschäftigten mit Behinderungen oder Einschränkungen dieselben Chancen zum Aufstieg und zur Entfaltung ihrer Fähigkeiten wie allen anderen. Insgesamt arbeiteten im Jahr 2013 in der Muttergesellschaft 1.271 Schwerbehinderte und Gleichgestellte, das entspricht einer Quote von elf Prozent. Diese Werte liegen – wie auch in den Jahren zuvor – deutlich über den in Deutschland gesetzlich geforderten fünf Prozent.

Unsere Aktivitäten zur Prävention und Gesunderhaltung sowie zur Wiedereingliederung sind Bestandteil des Wiedereingliederungsmanagements.

Best-Practice-Beispiel



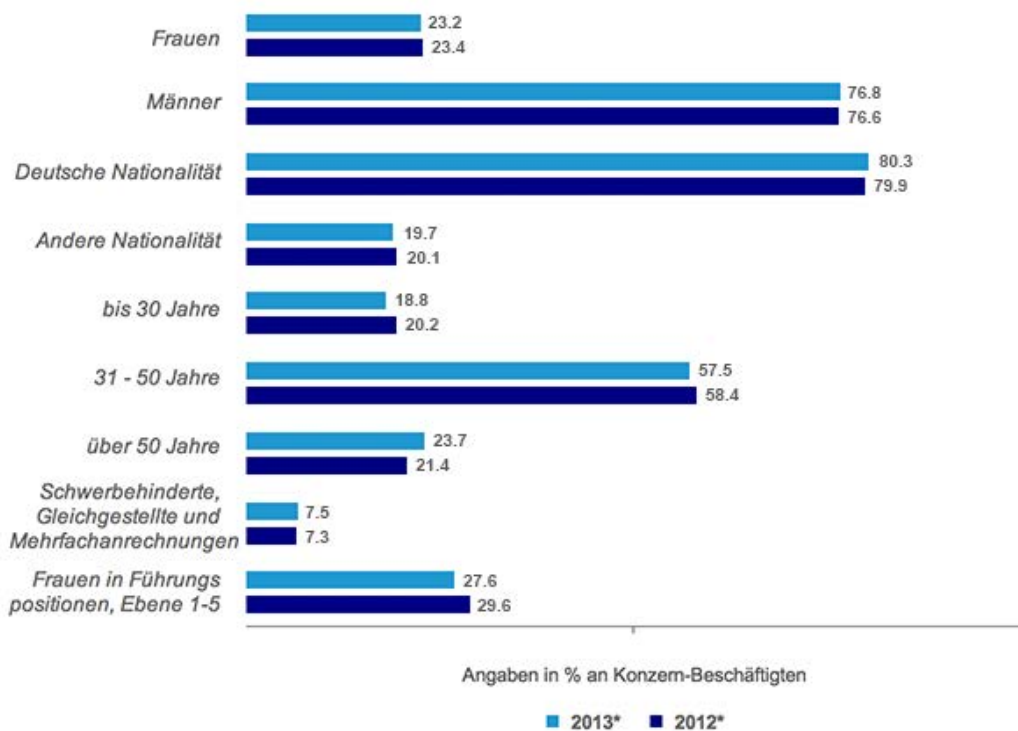
Netzwerk Connect

Um Frauen in Führungspositionen die Möglichkeit zu geben, sich zu vernetzen und gegenseitig zu unterstützen, hat Fraport im Mai 2013 das Netzwerk Connect für weibliche Führungskräfte der ersten bis dritten Ebene gegründet. Bei Veranstaltungen können Kontakte geknüpft, Erfahrungen ausgetauscht und eigene Themen präsentiert werden. Connect steht Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft und den Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt offen.

Kennzahlen



Fraport-Konzern: Kennzahlen Diversity



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

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen auf 25-35 % innerhalb der Fraport-Muttergesellschaft	2018	Erhöhung der Teilzeitquote von Frauen und Männern in Führungspositionen	Anteil Führungskräfte in Teilzeit 2013: 5,7 % (2012: 6,5 %)
		Weiterentwicklung unterstützender Kennzahlen	Der Frauenanteil in Führungspositionen wurde als KPI bestimmt. Ab 2013 zusätzlich Erhebung unterstützender Kennzahlen wie: <ul style="list-style-type: none"> • Anteil Frauen <ul style="list-style-type: none"> • bei Neueinstellungen • im Potenzial-Assessmentcentern • Zufriedenheit der weiblichen Mitarbeiter (gemessen über das Fraport-Barometer)
		Analyse der Gehaltsentwicklung von Frauen	Erhebung der Daten, gemeinsam mit dem Institut der deutschen Wirtschaft, im

			Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
		Entwicklung spezifischer Trainings und Schulungen für Frauen	Ausrichtung zielgruppenadäquater Seminare und Einzelcoachings für Frauen in Führung bzw. mit Führungspotenzial
		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze und weiterer Formen der Kinderbetreuung	Informationen zum aktuellen Status finden Sie im Kapitel Attraktivität als Arbeitgeber
Förderung von Fach- und Führungskräften mit Migrationshintergrund	2020	Entwicklung und Implementierung Konzept für Fach- und Führungskräfte	In Erarbeitung

Sie befinden sich hier: Kunden



Kunden

An einer internationalen Verkehrsdrehscheibe wie dem Flughafen Frankfurt müssen wir als Flughafen-Betreiber täglich die Erwartungen unserer unterschiedlichen Kunden erfüllen: Passagiere wünschen sich übersichtliche Terminals und kurze Wartezeiten, Airlines verlangen eine reibungslose und termingetreue Abfertigung am Boden. Für Frachtkunden wie Transportunternehmen sind kurze Wege, eine bestmögliche Anbindung an unterschiedliche Verkehrswege und die zentrale Abwicklung aller Sicherheitsmaßnahmen entscheidend, die Betreiber der Geschäfte am Flughafen erwarten eine Wegeführung, die ihren Kunden einen leichten Zugang zu ihrem jeweiligen Angebot gewährt, und eine moderne Infrastruktur. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns und die Hub-Funktion des Standorts Frankfurt im steigenden globalen Wettbewerb langfristig zu sichern, gilt es, unsere Kunden jeden Tag aufs Neue von der Qualität unseres Angebots zu überzeugen. Um zu ermitteln, ob uns dies gelingt, befragen wir unsere Kunden regelmäßig. Auf Basis der Rückmeldungen entwickeln wir unser Serviceangebot kontinuierlich weiter. Neben Initiativen wie „Great to have you here!“ sowie einer kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse in der Frachtabwicklung, legen wir einen Unternehmensschwerpunkt auf die Flächen- und Immobilienentwicklung sowohl für unsere Retail-Kunden am Flughafen selbst als auch für Mieter im direkten Umfeld des Flughafens. Die intermodale Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger ist ein weiterer Handlungsschwerpunkt, der die Attraktivität des Flughafens Frankfurt steigert.

Höchste Priorität hat für Fraport das Handlungsfeld „Sicherheit im Luftverkehr“. Dies zeigt sich auch an der Positionierung des Themas in unserer [Wesentlichkeitsmatrix](#).

Sie befinden sich hier: Kunden > Sicherheit im Luftverkehr



Sicherheit im Luftverkehr

Sicherheit ist im Luftverkehr das höchste Gut. Ihre Gewährleistung ist unsere wichtigste und zugleich eine hoch komplexe Aufgabe: Am Flughafen Frankfurt, einem Areal von rund 22,5 Quadratkilometern, begrüßen wir täglich etwa 160.000 Passagiere, an Spizentagen sind es sogar über 200.000; hinzu kommen die Beschäftigten, Abholer und Besucher. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen auf dem gesamten Betriebsgelände. Es ist viel schweres Gerät im Einsatz, große Lasten sind zu heben und zu transportieren, und es wird viel gebaut – all dies und noch einiges mehr führt zu Gefährdungslagen in unterschiedlichsten Bereichen. Besonders im Fokus stehen die spezifischen Risiken des Luftverkehrs, wie die Gefahr terroristischer Anschläge, mögliche Flugunfälle oder die Ausbreitung von Infektionskrankheiten.

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

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

Security



Ziel der Sicherheitskontrollen gemäß Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) an Flughäfen ist es, Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs, wie beispielsweise Flugzeugentführungen, Sabotageakte oder auch terroristische Aktivitäten, zu verhindern.

Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen

Die Passagier- und Gepäckkontrollen gemäß § 5 LuftSiG sind zentrale Funktionen der Gefahrenabwehr. Sie liegen im Hoheitsbereich des Bundesinnenministeriums und werden von der Bundespolizei und durch von ihr beauftragte Dritte wahrgenommen. Im Terminal 1 des Flughafens Frankfurt führen derzeit sowohl Fraport-Beschäftigte als auch Beschäftigte unserer Tochtergesellschaft Fraport Security Services GmbH (FraSec) sowie anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch. Um auch angesichts steigender Passagierzahlen die Sicherheitskontrollen so in den Verkehrsfluss einzubinden, dass Reisende möglichst wenig belastet werden und es nicht zu Verzögerungen im Flugbetrieb kommt, setzen wir am Flughafen Frankfurt neueste Technologien ein und schulen unsere Beschäftigten regelmäßig. FraSec ist einer der führenden Spezialisten für Luft- und Flughafen-Sicherheit in Deutschland. 2013 hat unsere Tochter auch die Ausschreibung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Stuttgart gewonnen und ist seit Anfang 2014 mit rund 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dort im Einsatz.

Komfortable Kontrollen durch Körperscanner

Seit November 2012 werden bei Passagieren, die in die USA fliegen und dem zustimmen, sogenannte Körperscanner eingesetzt. Damit können nichtmetallische Gegenstände gefunden werden. Diese gesundheitlich unbedenkliche Methode ersetzt das häufig als unangenehm empfundene Abtasten, realistische Körperbilder werden dabei nicht erstellt. Die bislang fünf Geräte werden derzeit bei den stichprobenartig notwendigen Nach- bzw. Sekundärkontrollen genutzt. Auf lange Sicht könnten Körperscanner auch bei der Erstkontrolle zum Einsatz kommen.

Eigensicherungsmaßnahmen des Flughafen-Betreibers

Gemäß § 8 LuftSiG müssen alle Flughafen-Gebäude und das Gelände so gestaltet sein, dass der Flughafen-Betrieb vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs geschützt werden kann und eine sachgerechte Durchführung sämtlicher Sicherungsmaßnahmen gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Zutrittskontrollen zu den sicherheitskritischen Bereichen. Hinzu kommen unter anderem die Umzäunung, das Ausweiswesen, die Schulung des eingesetzten Personals sowie der sichere und vor fremdem Zugriff geschützte Transport von kontrolliertem Gepäck. Diese Sicherungsmaßnahmen unterliegen unserer unmittelbaren Verantwortung als Flughafen-Betreiber. Wir stellen sie in einem von der Landesluftfahrtbehörde zu genehmigenden Luftsicherheitsplan dar.

Umfassende und effiziente Lieferantenkontrollen

Gemäß EU-Vorschriften müssen alle Lieferungen auf das Flughafen-Gelände einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden. Lieferanten von Duty-free-Shops, Restaurants oder Baustellen können dadurch viel Zeit verlieren. Sie haben daher die Möglichkeit, bereits vor der Anlieferung eigene Sicherheitsmaßnahmen für ihre Waren durchzuführen. Hierfür können sie sich bei Fraport als „[bekannte Lieferanten von Flughafen-Lieferungen](#)“ benennen lassen.

Sprengstoffspürhunde zur Kontrolle von Luftfracht

Im April 2013 traten europaweit verschärfte Sicherheitsbestimmungen für Luftfracht in Kraft. Waren zuvor lediglich Stichprobenkontrollen vorgeschrieben, muss die Fracht von Unternehmen, die beim Luftfahrtbundesamt nicht als „bekannte Versender“ registriert sind, seitdem zu 100 Prozent kontrolliert werden. Zeitgleich erhielt Fraport nach umfangreichen Tests als erstes Unternehmen in Deutschland eine Lizenz für den Einsatz seiner Sprengstoffspürhunde bei Luftfrachtkontrollen. Die Diensthundestaffel unseres Unternehmens trägt mit ihren Sprengstoffspürhunden schon seit 1985 zum hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt bei.

Personalzutritt vereinfacht

Auch für Beschäftigte von Fraport und anderer am Flughafen tätiger Unternehmen ist der Zutritt zu den Betriebs- und Sicherheitsbereichen streng reglementiert und technisch aufwendig abgesichert. Um noch schnellere und zugleich sichere Zutrittskontrollen zu gewährleisten, wurden die Flughafen-Ausweise von Fraport mit kontaktlos auslesbaren Chips ausgestattet.

Safety



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

Umgang mit Notfällen, Krisen und Katastrophen

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

Die „Betriebsanweisung für Notfälle“ (BA NOT) dokumentiert, welche Vorbereitungen der Flughafen Frankfurt für verschiedene Notfallszenarien getroffen hat und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren. Dazu zählen insbesondere die Rettung von Menschen und Tieren, der Erhalt von natürlichen Lebensgrundlagen und Sachwerten und das Aufrechterhalten des Flughafen-Betriebs. In der BA NOT sind Verfahren festgelegt, um alle an der Bewältigung von Notfällen beteiligten internen und externen Stellen zu koordinieren.

Um den Umgang mit Katastrophen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, führt Fraport regelmäßig Übungen am Flughafen Frankfurt durch. Beispielsweise luden Fraport und die Lufthansa in Vorbereitung auf den bevorstehenden Winter im Herbst 2013 erstmals alle an der Steuerung des Flugverkehrs Beteiligten zu einer gemeinsamen Informationsveranstaltung, der Winter School, ein. Auf dem Programm standen Vorträge des Deutschen

Wetterdienstes, der Flugsicherung und einer Enteisierungsfirma. Vor allem aber diene die Informationsveranstaltung dem gegenseitigen Austausch der Prozesspartner, um die Voraussetzungen für eine reibungslose Kommunikation im Ernstfall zu verbessern.

Sicherheitsmanagementsystem

In Umsetzung der geltenden Gesetze zur flugbetrieblichen Sicherheit unterhält Fraport ein Sicherheitsmanagementsystem. Grundlage des SMS ist § 45b der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung. In der Konzernrichtlinie Sicherheitsmanagementsystem-Handbuch werden alle Zuständigkeiten, Verfahren und Betriebsabläufe dokumentiert, die zur Fortentwicklung der betrieblichen Sicherheit relevant sind. So enthält das SMS-Handbuch Vorgaben zur Identifikation von Gefahren sowie Anleitungen zu Prozess- und Risikobewertungen. Es ermöglicht vorausschauende Handlungsempfehlungen. Das SMS-Handbuch wurde zuletzt im Juni 2012 aktualisiert. Der Beauftragte für das SMS hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

- PDF-Download: „Sicherheitsmanagementsystem“

Systematische Schulungen

Unter dem Motto „Safe@FRA“ führt Fraport als Bestandteil des SMS seit 2011 flächendeckend systematische Schulungen zur flugbetrieblichen Sicherheit durch. Diese dienen dazu, alle Beschäftigten mit Zutritt zum Vorfeld für die Gefahren bei dem Betrieb und der Abfertigung der Flugzeuge zu sensibilisieren. Ferner wird ihnen vermittelt, wie sie über Beobachtungen und Meldungen an das SMS zur Vermeidung von Gefahren und Unfällen beitragen können. 2013 nahmen rund 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an einer Schulung teil. Diese werden monatlich angeboten.

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

Datensicherheit

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

Best-Practice-Beispiel



Belastungen der Luftsicherheitsassistenten verringern

Die Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten bei Fraport und FraSec tragen eine hohe Verantwortung. Die gewissenhafte Kontrolle von Fluggästen und Gepäck erfordert höchste Konzentration, gleichzeitig ist ein freundliches Auftreten gefragt. Laute Umgebungsgeräusche, körperliche Beanspruchung und die Auswirkungen des Schichtdienstes belasten die Beschäftigten zusätzlich, allerdings subjektiv in unterschiedlichem Maß. Um die Arbeitsbedingungen für Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten zu verbessern, gaben Fraport und FraSec 2011 eine Work-Balance-Studie in Auftrag. Im Rahmen dieser zweijährigen Studie untersuchte eine Gruppe von Wissenschaftlern, was von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als unterstützend beziehungsweise belastend erlebt wird. Dazu zählten unter anderem Faktoren wie das Raumklima, die Zusammenarbeit mit Kolleginnen und Kollegen und die Vereinbarkeit von beruflichen und privaten Anforderungen. 2013 wurden im letzten Projektschritt physiologische Messungen an 46 Freiwilligen durchgeführt, um beispielsweise die unterschiedliche Belastung an den einzelnen Kontrollstellen oder im Verlauf der Schichtrhythmen zu ermitteln. Die Beschäftigten trugen an bis zu sieben aufeinanderfolgenden Arbeitstagen ein Pulsmessgerät. Fünfmal täglich wurden ihnen zudem Speichelproben entnommen, um den Immunstatus über den Arbeitstag hinweg zu dokumentieren. Ergänzend konnten die Freiwilligen ihr eigenes Befinden in Fragebögen einschätzen. Aus den Ergebnissen leiteten die Wissenschaftler Handlungsempfehlungen ab, die nun in einer Projektgruppe von Fraport und FraSec geprüft werden. Im Jahr 2014 sollen die Zusammenschau aller Analyseergebnisse präsentiert und erste Maßnahmen implementiert werden.

Status Zielerreichung



Die Zielformulierung entfällt wegen der Programmfokussierung auf wesentliche Veränderungen

Sicherheit im Luftverkehr und auf dem Betriebsgelände hat für Fraport stets höchste Priorität. Um jederzeit maximale Sicherheitsstandards zu gewährleisten, entwickeln wir unsere Prozesse kontinuierlich weiter und passen sie neuen Gegebenheiten an. Eine Herausforderung dabei ist, notwendige Sicherheitskontrollen und -maßnahmen so zu gestalten, dass Reisende und Beschäftigte in ihrem eigentlichen Vorhaben möglichst wenig belastet werden. Ziele und Maßnahmen, die der **Produktqualität und Kundenzufriedenheit** dienen, finden Sie im entsprechenden Handlungsfeld.

Sie befinden sich hier: Kunden > Produktqualität und Kundenzufriedenheit



Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer [Wesentlichkeitsmatrix](#) eine sehr hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich an einer Verbesserung unseres Serviceprofils. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich mehr als 58 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten und führten dazu unsere 2010 gestartete und erfolgreiche Initiative „Great to have you here!“ fort. Einen maßgeblichen Beitrag zur Kundenzufriedenheit leistet auch das [Feedback- und Beschwerdesystem](#), mit dem wir die Anliegen der Passagiere systematisch aufnehmen und zügig bearbeiten. Unsere Retail-Kunden profitieren in erster Linie von unserem Engagement als Immobilienentwickler und der damit verbundenen Aufwertung der Verkaufsflächen. Für unsere Airline- und Frachtkunden optimieren wir laufend die Prozesse in der Gepäck- und Passagierbeziehungswise Frachtabfertigung. Schon heute zählen wir zu den schnellsten Großflughäfen der Welt und haben im Wettbewerb den größten Anteil an Umsteigepassagieren. Mit Eröffnung der neuen Landebahn Nordwest haben wir die verfügbare Kapazität nochmals gesteigert und damit auch unsere Pünktlichkeit weiter verbessert. Mit einem Durchschnittswert von 82 Prozent konnten wir 2013 den bisherigen Bestwert aus dem Jahr 2012 übertreffen.

Pünktlichkeitsquote

Jahr	2010*	2011*	2012*	2013*
Pünktlichkeitsquote	78,8 %	74,5 %	80,3 %	82,3%

* Werte angepasst

Passagiere

2010 hatte Fraport es sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit der Passagiere mit der Gesamtheit ihrer Leistungen am Flughafen bis 2015 auf 80 Prozent zu steigern. Diesen Wert realisierten wir zwar bereits 2012, ihn zu halten ist bei der stetigen Zunahme der Fluggastzahlen jedoch nicht ohne weitere Verbesserung möglich. Insofern werten wir es als einen Erfolg, dass uns das erreichte Niveau mit einem Wert auf Vorjahreshöhe auch im Jahr 2013 bestätigt wurde. Seit 1996 ermittelt Fraport die Zufriedenheit der Passagiere mit einem standardisierten Verfahren. Dabei befragen wir eine repräsentative Auswahl unserer Passagiere nach ihrer Meinung zu unserem Angebot. Auch bei den regelmäßigen Sitzungen unseres Kundenbeirats gewinnen wir wertvolle Ideen und Anregungen. 2013 waren die Beiratsmitglieder beispielsweise aktiv in die Durchführung eines Testlaufs für induktive Höranlagen eingebunden, die es Hörgeräteträgern erlauben, die Ansagen am Flughafen störungsfrei über das Hörgerät zu empfangen.

2012 haben wir die Servicequalität und die Zufriedenheit der Kunden mit dem Passagierservice am Flughafen Frankfurt durch den TÜV-Süd zertifizieren lassen. Das Audit schlossen wir mit der sehr guten Gesamtnote 1,84 ab; es ist zwei Jahre gültig. In Deutschlands größtem Servicering, durchgeführt von der ServiceValue GmbH, der Goethe-Universität Frankfurt und der Zeitung „Die Welt“, haben wir 2013 die Auszeichnung „Service Champion im erlebten Kundenservice in Gold“ und damit den ersten Platz zuerkannt bekommen. Sie besagt, dass Fraport mit seinen Serviceleistungen am Flughafen Frankfurt zu den 100 besten Unternehmen Deutschlands gehört. Das renommierte

Magazin „Business Destinations“ wählte den Flughafen Frankfurt zum besten europäischen Airport für Geschäftsreisende, außerdem zeichnete das Marktforschungsinstitut Skytrax uns 2013 als „World’s Most Improved Airport“ aus.

„Great to have you here!“

Diese Erfolge führen wir unter anderem auf unser Serviceprogramm „Great to have you here!“ zurück. Es gliedert sich in die folgenden vier Teilbereiche:

- **Freundliche Aufmerksamkeit:** Um die Achtsamkeit gegenüber den Bedürfnissen und Wünschen der Passagiere zu verbessern, arbeiten Führungskräfte, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unserer „Service Academy“ gemeinsam in [hierarchieübergreifenden Trainings](#) an ihrem Serviceverständnis.
- **Schnelles und komfortables Reisen:** Mit zahlreichen neuen Serviceleistungen ermöglicht Fraport Passagieren einen schnellen und komfortablen Umstieg am Flughafen Frankfurt. Für unsere Transferpassagiere wurden 2013 an den Wänden der Terminalzugänge großflächige Zielbestätigungen angebracht und rund 90 Infokioske aufgestellt, um Passagieren die Orientierung im Terminal zu erleichtern. An den Infokiosken können zum Beispiel über den Barcode der Bordkarte Informationen über den aktuellen Status des Anschlussflugs abgerufen werden, außerdem wird der schnellste Weg zum Gate angezeigt. Ein weiterer neuer Service sind mehrsprachige Informationsbroschüren, in denen alle Prozesse beim Umsteigen genau beschrieben sind. Die sogenannten Transfer-Guides enthalten zudem einen Lageplan und Piktogramme zu den vorhandenen Serviceeinrichtungen. Längere Zwischenstopps können über das Portal „Create your Stay“ auf der Flughafen-Homepage bereits vor Reiseantritt geplant werden. Je nach Länge des zu überbrückenden Zeitraums werden verschiedene Aktivitäten vorgeschlagen – von einer Flughafen-Rundfahrt über die Hot-Stone-Massage bis zum Ausflug nach Frankfurt. Auch unsere Familienservices haben wir verbessert. Um Eltern mit Kleinkindern das Umsteigen zu erleichtern, sind 40 Leihbuggys im Einsatz, 60 weitere sollen hinzukommen. Im April 2013 ging die [chinesischsprachige Version der Homepage](#) des Flughafens Frankfurt online. Diese ist keine wörtliche Übersetzung der deutschen Homepage, sondern setzt kulturspezifische Schwerpunkte.
- **Shoppern und Erleben** heißt das Motto, unter dem wir unseren Gästen ihren Aufenthalt so angenehm wie möglich gestalten. Unsere „[Shopping Assistants](#)“ weisen Passagiere, Abholer und Besucher in verschiedenen Sprachen auf die Angebote unserer Retail-Partner hin, beraten beim Einkauf oder verteilen Aufmerksamkeiten an die Passagiere. Zu verschiedenen kulturspezifischen Anlässen, wie dem Oktoberfest oder dem chinesischen Neujahrsfest, veranstalten wir „Happy Moments“ mit kleinen Aufmerksamkeiten und Showeinlagen für die Passagiere.
- **Angenehmes Ambiente** nennen wir das Programm, mit dem wir Terminals und Wartebereiche kontinuierlich modernisieren und vor Ort für Komfort und Hygiene sorgen. Im Transitbereich wurden zwei Ruhezone für Umsteiger eingerichtet, fünf sind insgesamt geplant. 2013 haben wir fünf neue Kinderspielflächen in den Terminals installiert, zwei weitere sollen bis 2015 folgen. Mehr zum Thema Reisen mit Kindern erfahren Sie [hier](#).

Orientierung in Ausnahmesituationen

Um Passagiere auch in Ausnahmesituationen bestmöglich zu unterstützen, kennzeichnen wir in Extremsituationen verschiedene Zonen in den Terminals mit unterschiedlichen Farbcodes, die jeweils für einen klar definierten Abfertigungsprozess stehen. Wir haben ein Basic Assistance Team aus rund 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Fraport und dem Tochterunternehmen Fraport Security Services GmbH (FraSec) ins Leben gerufen, das die Servicekräfte in den Terminals im Fall schwerer Betriebsstörungen unterstützen kann. Die Flughafen-Beschäftigten tragen den Farbcodes entsprechende farbige Westen und helfen den Reisenden bei der Orientierung. Das Konzept wurde in Kooperation mit der Lufthansa entwickelt und führt zu einer erheblichen Vereinfachung bei der Abwicklung der Passagierprozesse.

Gemeinsames Serviceverständnis

Beschäftigte im Flug- und Terminalbetrieb müssen über eine hohe, auch interkulturelle, Kompetenz im Umgang mit Reisenden verfügen. In eigenen Trainings in unserer „Service Academy“ entwickeln wir daher die Servicekompetenz unserer Beschäftigten und Führungskräfte kontinuierlich weiter. 2013 nahmen rund 2.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fraport sowie den Konzerntöchtern [Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG](#) (GCS), [Frankfurt Passenger Services GmbH](#) (FPS), [FraCareServices GmbH](#) (FraCares) und FraSec an einem Servicetraining teil. Seit Start des „Great to have you here!“-Programms haben insgesamt etwa 6.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Schulungen teilgenommen.

Passagiergruppen mit besonderen Ansprüchen

Die steigende Zahl an Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen unter den Reisenden stellt besondere Anforderungen an die Qualität der Serviceleistungen. Diese Passagiergruppen erwarten beispielsweise barrierefreie Transfers und benötigen angepasste Orientierungshilfen. Fraport setzt sich mit speziellen Betreuungsdiensten und innovativen Projekten dafür ein, ihnen die Flugreise zu erleichtern.

Barrierefreies Reisen

Großinfrastrukturen und intermodale Schnittstellen wie der Flughafen Frankfurt werden insbesondere von älteren

Menschen häufig als unübersichtlich empfunden. Körperliche Einschränkungen erschweren oft zusätzlich das Umsteigen und den Gepäcktransport. Am Flughafen Frankfurt unterstützt das Unternehmen FraCares behinderte und mobilitätseingeschränkte Fluggäste mit vielfältigen Hilfeleistungen. Für die Fluggäste ist die Betreuung **unentgeltlich**.

Mobilität für Senioren

Um Senioren eine durchgängige Mobilitätskette vom Wohn- bis zum Zielort zu ermöglichen, hat Fraport 2012 das Verbundprojekt „**Personalisiertes Assistenzsystem und Services für Mobilität im hohen Alter**“ (PASS) initiiert. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt startete im Februar 2012 und soll 2014 abgeschlossen sein. Weitere Partner sind unter anderem der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Deutsche Reisebüro GmbH, der Flughafen Hannover-Langenhagen, die Symbios Funding & Consulting GmbH, insoft GmbH sowie die Deutsche Bahn AG und die Deutsche Lufthansa AG. Basierend auf einer mobilen Internetanwendung wie einem einfach zu bedienenden Navigationssystem soll PASS die allgemeinen Reisebedingungen für ältere Menschen kontinuierlich verbessern. Ergänzend sollen auf die Bedürfnisse von Senioren ausgerichtete und personalisierte Dienstleistungen angeboten werden.

Fluggesellschaften



Mit dem „Kundenbarometer Airlines“ misst Fraport jährlich die Zufriedenheit der Fluggesellschaften mit dem Service am Flughafen Frankfurt. Die Teilnehmerquote nahm in den vergangenen Jahren kontinuierlich zu. Stations- und Frachtleiter beteiligten sich jeweils zu rund 91 Prozent – ein Zeichen für die große Akzeptanz des Befragungsinstruments.

Insgesamt konnte der im Vorjahr erzielte Höchstwert 2013 nicht gehalten werden. Kritik nutzen wir, um daraus Maßnahmen abzuleiten. Beispielsweise wurden die Funktionen von Airport Duty Officer und Airside Duty Manager verschmolzen, sodass die Stationsleiter in Sachen Vorfeld nun einen zentralen Ansprechpartner haben. Weitere positive Entwicklungen wurden in den Teilbereichen „Abrechnung der Flughafen-Entgelte“ und „Lautsprecheranlagen/Ausrufe/Abrufe“ erzielt. Hier wurden die Services noch besser als im Vorjahr bewertet. Gute Bewertungen erhielt auch das „Customer Service Center“.

Frachtkunden



Mit einem Cargo-Aufkommen von 2,1 Millionen Tonnen war Frankfurt auch im Jahr 2013 der größte Fracht-Flughafen Europas und belegte im weltweiten Airport-Vergleich den zwölften Rang. Bereits zum fünften Mal seit 2005 wurde Fraport 2013 zudem mit dem „Air Cargo Excellence Award“ als bester Frachtflughafen Europas ausgezeichnet. Um seine führende Position auf dem internationalen Luftfrachtmarkt zu sichern, hat Fraport es sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit seiner Frachtkunden kontinuierlich zu steigern. Hierzu sollen geeignete infrastrukturelle Rahmenbedingungen geschaffen, die Prozesse in der CargoCity Frankfurt effizienter gestaltet und die Kooperation mit den Kunden intensiviert werden.

Unseren Frachtkunden bieten wir mit der CargoCity Süd eine enge Anbindung an den Flughafen mit kurzen Wegen und zentraler Abwicklung aller Sicherheitsmaßnahmen. Die direkt am Vorfeld gelegenen Flächen sind auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Straßen- und Schienenverkehr und der Binnenschifffahrt, hervorragend vernetzt. Nahezu alle großen Unternehmen im internationalen Cargo-Business haben sich bereits hier niedergelassen; insgesamt profitieren bereits mehr als 250 Airlines, Speditionen, Expressdienste und andere Dienstleister von den idealen Ansiedlungsbedingungen. Somit dient die CargoCity Süd auch als Integrationsplattform für Unternehmen der Luftfracht-Transportkette. Sie bietet die passenden Rahmenbedingungen, um sich international zu vernetzen, Prozesse abzustimmen und Schnittstellen zu harmonisieren. Insgesamt entstanden hier seit der Eröffnung im Jahr 1996 schätzungsweise mehr als 9.000 Arbeitsplätze.

Ausbau der CargoCity Süd

In den kommenden Jahren ist ein kontinuierlicher Anstieg des Luftfrachtaufkommens am Flughafen Frankfurt prognostiziert. In Vorbereitung darauf erweitern wir die CargoCity Süd um insgesamt 27 Hektar und bauen die Infrastruktur stark aus. Insgesamt sollen rund 100.000 Quadratkilometer Frachthallen mit ergänzenden Bürogebäuden und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge entstehen. Zudem eröffneten wir im Juli 2013 eine **neue Frachtschleuse** in der CargoCity Süd, mit der die Abfertigung von Unternehmen ohne Vorfeldberechtigung erheblich erleichtert wird.

Fraport als Flächen- und Immobilienentwickler



Neben seiner Rolle als Flughafen-Betreiber agiert Fraport auch als Immobilien- und Flächenentwickler. Die

Zufriedenheit unserer Kunden erheben wir seit 2005 jährlich im „Kundenbarometer Immobilien“. 2013 erzielte der Flughafen Frankfurt insgesamt ein sehr gutes Ergebnis. Besonders positiv wurden das Image des Standorts, die gute intermodale Vernetzung und die hohe Zahl an Flugverbindungen – „Connectivity“ in alle Welt bewertet.

Der Flughafen Frankfurt als Airport City

Die Nachfrage nach attraktiven Ansiedlungsflächen am Flughafen nimmt immer weiter zu. Die Flächen- und Immobilienentwicklung ist deshalb bei uns ein gut etablierter Geschäftszweig. 2013 ist die vorige Konzerntochter Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG in die Muttergesellschaft integriert worden. Wir treiben den Ausbau der sogenannten Airport City dahingehend voran, dass hier über die reinen Flughafen-Dienstleistungen hinaus das gesamte Spektrum an Dienstleistungen und Infrastruktur für die moderne Wissensgesellschaft bereitgestellt wird. Ein „Stadtteil“ ist das Gelände „Gateway Gardens“, ein Areal, das bis Ende 2005 amerikanischen Streitkräften als Wohngebiet diente und seitdem von Fraport in einem Public-Private-Partnership-Projekt unter anderem mit der Stadt Frankfurt entwickelt wird. Derzeit entstehen dort Büro- und Dienstleistungsflächen, Hotels, Tagungs-, Messe- und Ausstellungsflächen, Freizeiteinrichtungen und Restaurants.

Retail-Kunden

Ein weiteres Geschäftsfeld für Fraport ist das Retail-Geschäft. Es ist umsatz- und vor allem auch ergebnisstark und deshalb wichtig für unsere wirtschaftliche Entwicklung. Daher treiben wir die Immobilienentwicklung am Flughafen Frankfurt voran, erschließen laufend attraktive neue Geschäftsflächen und modernisieren bestehende. Dabei berücksichtigen wir die Interessen der Retail-Kunden schon in der Phase der Projektentwicklung. Allein mit dem Bau des Flugsteigs A-Plus schufen wir 10.600 Quadratmeter zusätzliche Retail-Fläche.

Unsere Retail-Erlöse sind im Wesentlichen durch umsatzabhängige Mieten an die Geschäftsentwicklung der Mieter gekoppelt. Entsprechend groß ist unser Interesse am wirtschaftlichen Erfolg unserer Mieter. 2013 lag der Netto-Retail-Erlös unserer Kunden bei 3,60 Euro pro Passagier. Wir haben uns das Ziel gesetzt, ihn bis 2017 auf 4 Euro pro Passagier zu erhöhen. Den Verkaufserfolg unserer Retail-Kunden können wir mitgestalten. So kommen ihnen Verbesserungen bei den Passagierprozessen direkt zugute. Beispielsweise tragen verkürzte Wartezeiten an den Kontrollstellen dazu bei, dass die Passagiere länger in den Geschäften verweilen können. Die zukunftsweisende Architektur des Flugsteigs A-Plus sorgt für eine verbesserte Aufenthaltsqualität, außerdem unterstützen wir unsere Retail-Kunden durch verschiedene verkaufsfördernde Aktionen wie die „Shopping Assistants“.

Intermodalität



Die intermodale Vernetzung ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung unseres strategischen Ziels „Wachstum verantwortlich gestalten“ und ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Airport City. Schon heute gehört der Flughafen Frankfurt zu den intermodal am besten vernetzten Flughäfen weltweit. Dazu trägt auch die Größe des Einzugsgebiets bei: 40 Millionen Menschen, die Hälfte der deutschen Bevölkerung, leben in einem Radius von 200 Kilometern um den Flughafen – ein Spitzenwert in Europa. Täglich erreichen 174 Hochgeschwindigkeitszüge und 223 Regionalzüge und S-Bahnen den Fern- und Regionalbahnhof. Der Busbahnhof verzeichnet jeden Tag 240 Busabfahrten im öffentlichen Regional- und Fernverkehr. Das direkt am Flughafen gelegene Frankfurter Kreuz ist Deutschlands verkehrsreichstes Autobahnkreuz. Der Flughafen verfügt über eine Kapazität von insgesamt 29.000 Fahrzeugstellplätzen.

An- und Abreise der Passagiere

Fraport will den Einzugsbereich des Flughafens weiter vergrößern und den Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere **steigern**. Eine gemeinsame Nutzung der Ticket- und Abfertigungssysteme durch die beteiligten Verkehrsträger erleichtert Passagieren den Umsteigeprozess. Wir beteiligen uns beispielsweise am AIRail-Service der Deutschen Bahn AG (DB) und der Lufthansa, um die Anreise mit Fernzügen attraktiver zu machen: Lufthansa-Kunden können unter Angabe ihrer Flugnummer über das weltweite Reservierungssystem der Fluggesellschaft Plätze in ICE-Zügen der Bahn reservieren. Die DB stellt hierfür Sitzplatzkontingente bereit. Fraport unterstützt die Reisenden durch einen Gepäckservice im AIRail-Terminal des Frankfurter Flughafens und informiert sie über ihre Anschlussflüge und -züge.

Zur Ausweitung des Einzugsbereichs trägt auch der Busverkehr bei. Der Fernbusmarkt in Deutschland ist seit Januar 2013 liberalisiert. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es 24 Buslinien, die den Flughafen Frankfurt täglich mit deutschen Städten verbunden haben. In der ersten Hälfte des Jahres 2013 hat sich die Zahl der Anbieter von Fernbuslinien verdoppelt. Dadurch ergeben sich preiswertere An- und Abreisemöglichkeiten für Passagiere; außerdem rücken auch Orte, die nicht gut an das Schienennetz angeschlossen sind, in den Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt.

Arbeitsweg der Beschäftigten

Um unseren Beschäftigten einen Anreiz zu geben, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, bieten Fraport, FraSec und Airport Personal Services GmbH (APS) ein kostenloses Job-Ticket an. 2013 nutzten 34,2 Prozent der Beschäftigten der Muttergesellschaft die öffentlichen Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg. Neben einer signifikanten CO₂-Reduktion wird damit auch der Straßenverkehr im Umfeld des Flughafens entlastet. Um den Beschäftigten die Nutzung der Bahn zu erleichtern, wird seit zwei Jahren ein Früh-ICE aus Köln zum Flughafen Frankfurt eingesetzt.

Luffracht-Ersatzverkehr

Mit steigenden Frachtmengen nimmt auch das Volumen des Luffracht-Ersatzverkehrs zu. Um die Zu- und Abfahrtswege rund um den Flughafen Frankfurt von Verkehr zu entlasten, unterstützt Fraport die Verlagerung von Luffracht-Ersatzverkehr auf die Schiene. Weitere Maßnahmen finden Sie im Kapitel [Kundenzufriedenheit](#).

Best-Practice-Beispiel



Im Juli 2013 wurde in der CargoCity Süd ein sogenannter Neutraler Frachtübergabeplatz mit fünf Schleusen zum Vorfeld in Betrieb genommen. Er vereinfacht und beschleunigt die Prozesse für Fracht-Handling-Unternehmen, die keine Zugangsberechtigung zum Vorfeld haben. Bisher wurde die Fracht aufwändig mit Gabelstaplern aus den Lkw ausgeladen und über die Außentore auf das Vorfeld gefahren. Nun kommen automatisierte Schleusen mit integrierten Sicherheitskontrollen zum Einsatz. Importwaren, die in Frankfurt angeliefert werden, gelangen auf umgekehrtem Weg wieder zur Landseite. Das vollautomatisierte Verladeterminal wird derzeit bereits von vier Fracht-Handling-Unternehmen genutzt, weitere Kapazitäten sind vorhanden.

Kennzahlen



Passagierzufriedenheit

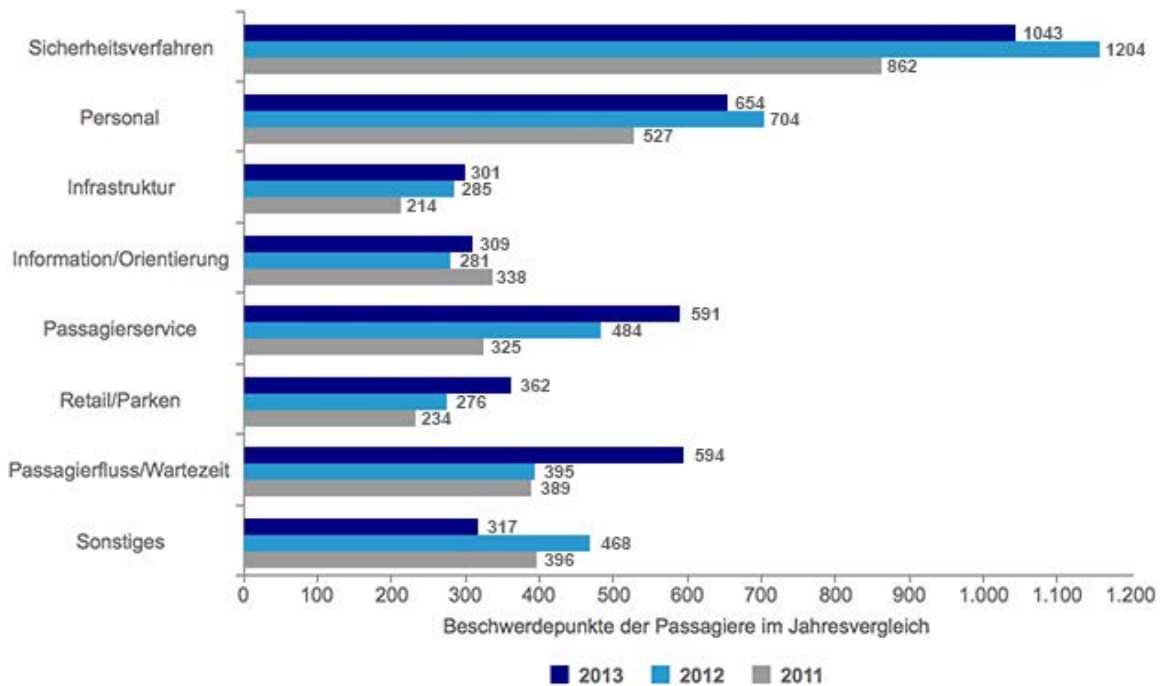
	Jahr	Ziel	Zielerreichung
Passagierzufriedenheit			
allgemein	2010	73%	70%
	2011	73%	77%
	2012	74%	80%
	2013	80%	80%
Einfachheit Umsteigevorgang	2010	59%	57%
	2011	62%	68%
	2012	64%	76%
	2013	76%	76%
Kundenzufriedenheit mit der Wartezeit			
Luftsicherheit	2010	72%	67%
	2011	72%	74%
	2012	72%	82%
	2013	80%	80%
Passkontrolle (Abflug)	2010	84%	76%
	2011	80%	82%
	2012	82%	89%
	2013	85%	88%
Kundenzufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter			
Luftsicherheit	2010	76%	73%
	2011	80%	76%
	2012	80%	78%
	2013	80%	76%

Passkontrolle (Abflug)	2010	78%	72%
	2011	80%	75%
	2012	80%	76%
	2013	80%	72%

Baggage Performance Index*: 2,0

* fehlgeleitete je 1.000 Gepäckstücke

Beschwerdepunkte der Passagiere



Mitarbeiter- und Passagierverkehr

	2011	2012	2013
Fraport-Konzern			Anteil in %
Mitarbeiterverkehr			
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	34,7	42,3*	35,7**
Passagierverkehr			
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr	67,7	68,1	68,1
Fraport-Muttergesellschaft			Anteil in %
Mitarbeiterverkehr			
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr	31,8	41,2	34,2
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt			
An-/Abreise der Originärpassagiere mit			

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

** Im Jahr 2012 bei der Fraport-Muttergesellschaft stichprobenartige Erhebung überwiegend im administrativen Bereich, daher Abweichung zum Jahr 2013, in dem eine Vollerhebung stattfand.

Bewegungen im Fernbahnhof, Regionalbahnhof und auf der Straße

	2011	2012	2013
Pkw und Mietwagen	41	37	39
Taxi und Zubringerdienste*	22	23	21
Bus und S-Bahn	14	16	16
ICE und andere Fernzüge	21	22	21
Sonstige (inkl. Holiday-Parking)	2	2	3
Gesamt	100	100	100

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

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Dauerhafte Stabilisierung der Passagierzufriedenheit auf mindestens 80%	2015	<p>Serviceprogramm "Great to have you here!"</p> <p>Schrittweise Stabilisierung der Kundenzufriedenheit mit der Einfachheit des Umsteigevorgangs auf 80% (Zwischenziel 2013: 76%)</p> <p>Schrittweise Stabilisierung der Kundenzufriedenheit mit der Wartezeit an der:</p> <ul style="list-style-type: none"> Luftsicherheitskontrolle 82 % (Ziel 2013: 80%) Passkontrolle (Abflug) 88% (Ziel 2013: 85%) <p>Steigerung der Kundenzufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter an der:</p> <ul style="list-style-type: none"> Luftsicherheitskontrolle auf 80% Passkontrolle (Abflug) auf 80% 	<p>Informationen zum aktuellen Status finden Sie unter Kennzahlen im Kapitel "Produktqualität und Kundenzufriedenheit".</p>
Steigerung der Zufriedenheit der Airlinekunden, Messinstrument: Customer Service Index	2014	<p>Umsetzung eines Maßnahmenpakets für die Luft- und die Landseite sowie die Unternehmenssicherheit nach Maßgabe der Befragungsergebnisse von Airline-Vertretern</p>	<p>Ein Großteil der aus der Befragung 2012 abgeleiteten Maßnahmen wurden 2013 erfolgreich abgeschlossen. Die übrigen Projekte werden 2014 fortgeführt.</p>

Steigerung der Zufriedenheit der Frachtkunden mit Infrastrukturangeboten und effizienten Prozessen in der CargoCity Frankfurt	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Regelkommunikation und Zusammenarbeit mit Kunden, Prozessbeteiligten und Behörden • Implementierung von prozessunterstützenden intelligenten IT-Systemen zur Reduzierung von Staus und Wartezeiten sowie der Vermeidung von unnötigen Verkehren in der CargoCity Frankfurt • Schaffung zusätzlicher Infrastrukturangebote und Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitende Maßnahmen zur Institutionalisierung der Zusammenarbeit der Cargo Community abgeschlossen; Aufnahme der Geschäftstätigkeit 2014 • Regelkommunikationsprozesse mit Behörden etabliert • IT-Kommunikationssystem zur Verbesserung der Abläufe in Betriebsphase • Abschluss der Genehmigungsplanung für zusätzliche Stellplätze 2013; Realisierung 2014
Steigerung des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere (Bus, S-Bahn, Regionalbahn, ICE, anderer Fernzug) an den Originärpassagieren	2015	Anbindung der Gepäckförderanlage an die Check-in Schalter im AIRail-Terminal	Planung bei Fraport abgeschlossen
		Unterstützung bei der Ausweitung des integrierten Ticketing/ Code Share Agreements der Deutschen Bahn auf weitere Airlines	in Planung
Wachstum des Originärmarkts durch Vergrößerung des Einzugsgebiets für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln	2015	Verbesserung des Angebots von Linien-Fernbusverbindungen aus deutschen Regionen, die nicht optimal mit dem Fernzug-Netz der DB zum Flughafen Frankfurt verbunden sind.	Gemeinsame Planung zur Erweiterung des Busbahnhofs mit Bus-Unternehmen und DB begonnen.
		Anzeigetafeln und Neubeschilderung im Fernbahnhof	Anzeigetafeln in Planung, Neubeschilderung abgeschlossen

Sie befinden sich hier: Umwelt



Umwelt

Der Flugverkehr wirkt auf die Umwelt ein. Fraport sieht sich als verantwortungsvoller Flughafen-Betreiber in der Pflicht, die von ihm ausgehenden Umweltbelastungen zu minimieren. Den Bedürfnissen unserer Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Eigentümer können wir mittel- und langfristig nur gerecht werden, wenn es uns gelingt, auch ökologische Anforderungen angemessen zu berücksichtigen.

Unsere Umweltaktivitäten zielen schwerpunktmäßig auf den Schutz des Klimas, der Natur, der Luftqualität sowie den sorgsamem Umgang mit Ressourcen. Die entsprechenden Ziele sind in unserem [Nachhaltigkeitsprogramm](#) nachzulesen. Unsere [Umweltpolitik](#) wurde 2008 mit Geltung für den gesamten Konzern verabschiedet. Sie greift unter anderem die Prinzipien des [UN Global Compact](#) auf. Fraport verpflichtet sich darin, bei allen Geschäftsaktivitäten an sämtlichen Standorten umweltgerecht vorzugehen.

[Das Umweltmanagementsystem](#) der Fraport AG sichert die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und gewährleistet eine kontinuierliche Verbesserung des Umweltschutzes. Für die Aktivitäten am Flughafen Frankfurt betreibt die Fraport-Muttergesellschaft seit 1999 ein solches Umweltmanagementsystem. Dieses ist entsprechend der europäischen Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme EMAS validiert und seit 2002 zudem nach ISO 14001 zertifiziert. Die Tochterunternehmen Fraport Cargo Services GmbH (FCS) und N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) werden als Firmen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt seit 2008 beziehungsweise 2010 nach EMAS und ISO 14001 überprüft. 2013 ist außerdem das Tochterunternehmen Energy Air GmbH dem EMAS- und ISO-14001-Verbund am Flughafen Frankfurt beigetreten. Für alle Verbundunternehmen wird von der Fraport-Muttergesellschaft eine gemeinsame Umwelterklärung erstellt.

Über die Umweltwirkungen und -leistungen des Flughafens Frankfurt informiert neben dem Nachhaltigkeitsbericht auch die von einem unabhängigen, externen Umweltgutachter nach den Kriterien der EMAS-Verordnung geprüfte Umwelterklärung.

- PDF-Download: [„Verkürzte Umwelterklärung 2013“](#)
- PDF-Download: Dokument [„Umwelterklärung 2011“](#)

(Dies ist die ausführliche Umwelterklärung.)

Sie befinden sich hier: Umwelt > Klimaschutz



Klimaschutz

Der Klimaschutz ist eine der größten Umweltherausforderungen unserer Zeit. Etwa zwei Prozent der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen werden dem Flugverkehr zugerechnet – Tendenz steigend. Der Betrieb von Flughäfen hat daran einen Anteil von bis zu fünf Prozent, so die Schätzung des Airports Council International (ACI), dem weltweiten Dachverband der Flughafen-Betreiber. Fraport ist sich der daraus erwachsenden Verantwortung bewusst und leistet im Rahmen seiner Einflussmöglichkeiten einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Emission klimarelevanter Gase zu reduzieren.

Unser **Ziel** ist es, bis zum Jahr 2020 die CO₂-Emissionen am Standort Frankfurt pro Passagier beziehungsweise pro 100 Kilogramm Fracht gegenüber dem Jahr 2005 um 30 Prozent zu senken. Das zweite Klimaschutzziel bezieht sich auf die absoluten CO₂-Emissionen und wurde 2013 nach unten reduziert. Bislang galt die Vorgabe, dass der Wert aus dem Jahr 2005 von 264.000 Tonnen CO₂ (Scope 1 und 2) trotz der Ausweitung der Flughafen-Kapazitäten und des Verkehrsmengenwachstums im Jahr 2020 nicht überschritten werden sollte. Wegen der Verschiebung des Terminalneubaus haben wir den Wert im Berichtsjahr auf 238.000 Tonnen CO₂ nach unten angepasst.

Diese Vorgaben sind ehrgeizig. Reduktionspotenzial sehen wir in einem möglichst energieeffizienten Betrieb des Gebäude- und Anlagenbestands, bei der Planung von Neubauten und im Fuhrpark. Um die notwendigen Maßnahmen so wirtschaftlich und effektiv wie möglich anzugehen, verbessern wir unsere Datengrundlage stetig. Im Jahr 2013 wurde das Reporting der Energieverbräuche und der CO₂-Emissionen auf eine neue Basis gestellt. Die Werte werden nun – abrechnungsbasiert – monatlich aus SAP generiert und für weitergehende Analysen zur Verfügung gestellt. Damit wird zukünftig die Erkennung etwaiger Fehlentwicklungen bei der Verfolgung der CO₂-Ziele frühzeitig feststellbar. Gleichzeitig lassen sich mit dem **CO₂-Energieverbrauchscontrolling** hohe Energieverbräuche identifizieren und energetische sowie kostensenkende Maßnahmen initiieren.

Seine Klimaberichterstattung bringt Fraport auch extern im **Carbon Disclosure Project** (CDP), der weltweit führenden Klima-Reporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Diese analysiert Unternehmen und ihre Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting. Fraport beteiligt sich seit 2006 am CDP und wurde bereits zum vierten Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) der DACH-Region aufgenommen, der die besten zehn Prozent der teilnehmenden Unternehmen listet. Fraport ist eines von zwei Unternehmen aus dem Sektor „Transportation“, die in diesem Index gelistet sind. Im November 2013 war Fraport Gastgeber für die Jahreskonferenz des CDP am Flughafen Frankfurt. Auf dieser wurden Ergebnisse, Entwicklungen und Herausforderungen im unternehmerischen Klimaschutz diskutiert. Zu den Unternehmen mit den besten Klimaschutz-Reportings, die ihre Aktivitäten in den Diskussionsrunden vorstellten, gehörte auch Fraport.

Aufgrund der Erfahrungen im Bereich der Klimaberichterstattung nahm Fraport am Projekt „Schaffung der Grundlagen für ein einheitliches Emissions- und Klimastrategieberichtswesen in Deutschland“ teil. Die seit März 2013 bestehende Initiative unter Federführung von **World Wildlife Fund** (WWF) und CDP wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert. Ihr Ziel ist die Entwicklung eines Leitfadens, der Unternehmen und Einrichtungen beim Einstieg in die Klima- bzw. CO₂-Berichterstattung unterstützen soll.

Fraport beteiligt sich an einer Reihe internationaler Klimaschutzinitiativen. Dazu gehören unter anderem **SESAR** (Single European Sky Air Traffic Management Research), die **Airport Carbon Accreditation** des Airports Council International Europe sowie das Projekt **CARIBIC**, bei dem mithilfe eines speziell umgerüsteten Lufthansa-Airbus A340-600 Messungen zur Erforschung der Atmosphäre und des Klimas unternommen werden.

Gebäude- und Anlagenbestand +

Bestandsgebäude

Bis 2020 werden die für die Klimatisierung benötigten Technikzentralen des Terminals 1 erneuert. Die Sanierung der über 50 Anlagen erfolgt in mehreren Stufen und wird während des laufenden Betriebs realisiert. Das Einsparpotenzial der ersten Projektphase im Zeitraum 2007 bis 2020 beträgt rund 8.300 Tonnen CO₂, das entspricht etwa 40 Prozent des gesamten Energieeinsparpotenzials der Fraport-Muttergesellschaft. Davon wurden bereits zirka 3.000 Tonnen CO₂ realisiert, die nächsten Teilsanierungen, die den CO₂-Ausstoß um 5.300 Tonnen CO₂ verringern werden, sind in Umsetzung.

Energierückgewinnung ist ein weiterer Ansatz, mit der CO₂-Emissionen reduziert werden können. 2013 wurden im Parkhaus am Terminal 1 vier Aufzuganlagen mit einem Energierückspeisesystem ausgestattet. Das Funktionsprinzip beruht darauf, die Bremsenergie über den elektrischen Fahrstuhltrieb in das Stromnetz zurückzuspeisen. Das Rückspeisepotenzial beträgt bis zu 25 Prozent pro Fahrt.

Die Entscheidungen bei der Sanierung und dem Umbau des Gebäudebestands der Fraport AG basieren auf dem Life-Cycle-Costing-Ansatz (LCC, d. i. Lebenszykluskostenrechnung). Die Auswahl zwischen potenziell verfügbaren Bau- und Betriebsvarianten orientiert sich an der Berechnung von Instandhaltungs- und Betriebskosten – inklusive jener für den Energiebedarf – über die gesamte Lebenszeit eines Objekts hinweg. Dies kommt in der Regel nachhaltigen Bauweisen entgegen.

Anlagen und Betrieb

Seit 2014 modernisieren wir unsere Gepäckförderanlage. Mit den derzeit geplanten Maßnahmen kann bis zum Jahr 2020 eine Einsparung von kumuliert 23.125 Megawattstunden erreicht werden. Im Einzelnen setzt Fraport auf den Austausch alter Motoren, auf neue Antriebe mit verringertem Reibungswiderstand und systematische Streckenabschaltungen.

Der Einsatz von LEDs ist ein wichtiger Hebel im Hinblick auf Energieeinsparung. Die Lampen haben im Vergleich zu konventionellen Leuchtkörpern eine längere Verwendungsdauer und sind wartungs- sowie verbrauchsarm. Fraport führt die LED-Technik schrittweise in verschiedenen Bereichen am Flughafen Frankfurt ein.

Beispielsweise tauschen wir bei der Rollbahnbefahrung sukzessive Halogenlampen durch LEDs aus und senken damit den Energieverbrauch um etwa ein Drittel. Auf dem Vorfeld und im Bereich der Start- und Landebahnen ist die Beschilderung mit LED-Lampen beleuchtet, an den Lichtmasten wurden LED-Scheinwerfer positiv getestet. In den Ankunftsbereichen der Terminals waren Versuche mit dieser Lichttechnik ebenfalls erfolgreich, sodass bis Ende 2015 eine Umrüstung erfolgt. Zusätzlich haben wir 2013 damit begonnen, in vielen kleinen Feldversuchen energiesparende Verfahren zu testen. Dies schließt unter anderem eine intelligente, nutzungsabhängige Beleuchtungssteuerung in den Terminals außerhalb von Betriebszeiten ein. Diese Maßnahmen betreffen auch die Innen- und Außenbeleuchtung von Parkhäusern.

Neubauten +

Bei Neubauten am Flughafen Frankfurt sind die Kriterien des nachhaltigen Bauens integraler Bestandteil aller Planungen. Zudem findet hier ebenfalls das Konzept des Life-Cycle-Costing (LCC) Anwendung.

Die neue Unternehmenszentrale der Fraport AG wurde den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) entsprechend errichtet und erhielt im Oktober 2013 das Zertifikat der sogenannten „Goldklasse“. Das Zertifizierungssystem bewertet mehrere Aspekte ökologischer, ökonomischer, soziokultureller und funktionaler Art. Die Unterschreitung gesetzlicher Forderungen in Bezug auf Energieeinsparungen (EnEV) ist ein bedeutender Bestandteil der Zertifizierungskriterien. Fraport ist einer der ersten Flughafen-Betreiber, dessen Bautätigkeiten durch den DGNB zertifiziert werden.

Wie bei der Unternehmenszentrale wird für das in Planung befindliche Terminal 3 eine Nachhaltigkeitszertifizierung angestrebt. Die Gebäudeplanung zielt auf eine hohe Energieeffizienz ab, beispielsweise soll auf die Zufuhr externer Heizenergie vollständig verzichtet werden. An den Konzepten für einen nachhaltigen Bau des Terminals 3 war ein „Runder Tisch“ aus externen und internen Experten beteiligt.

Etwa 14 Prozent der CO₂-Emissionen der Fraport AG stammen aus den Kraftstoffverbräuchen des Fuhrparks. Der Einsatz emissionsarmer Elektrofahrzeuge ist daher ein wesentlicher Ansatzpunkt unserer Bemühungen um Klimaschutz. Diese Antriebstechnik ist im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor aufgrund des Kurzstreckenverkehrs am Flughafen besonders geeignet und trägt zur Begrenzung der Luftschadstoffbelastung bei. Schon heute sind zirka zehn Prozent der Fraport-Fahrzeuge am Flughafen Frankfurt elektrisch angetrieben, darunter befinden sich viele verbrauchsintensive Sondergeräte wie Palettenhubwagen, Schleppfahrzeuge und Förderbandwagen.

Um die Elektrifizierung des Fuhrparks weiter voranzutreiben, hat Fraport 2012 im Rahmen des Bundesprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“ ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördertes Projekt gestartet. Bis Ende 2015 sollen insgesamt bis zu 42 Elektrofahrzeuge auf ihre Alltagstauglichkeit im Flughafen-Betrieb erprobt werden. Flankierend dazu ist die Realisierung von 15 intelligenten Ladestationen nach einem Fraport-spezifischen Standard vorgesehen. Sofern die E-Fahrzeuge der Fraport AG mit regenerativ erzeugtem Strom versorgt werden, können mit den geplanten Maßnahmen im Vergleich zu Dieselantrieben jährlich bis zu 500 Tonnen CO₂ vermieden werden.

Dieses Vorhaben von Fraport und der Lufthansa Group sowie verschiedene weitere Projekte zur Elektromobilität am Flughafen Frankfurt sind unter dem Dach **E-PORT AN** zusammengefasst. Die Bundesregierung hat diese Initiative 2013 als Leuchtturmprojekt ausgezeichnet. Das Bundesland Hessen und die Modellregion Rhein-Main unterstützen die Initiative. E-PORT AN ist Teil der Aktivitäten im Rahmen der „Modellregion Elektromobilität“ in Hessen.

Innovative Carpool-Lösung

Ein Teil der Fraport-eigenen Dienstfahrzeuge ist seit 2012 abteilungsübergreifend in einem Carpool organisiert, auf den bereits 2.000 Beschäftigte von fünf Standorten aus Zugriff haben. Die Auswahl aus verschiedenen Fahrzeugtypen und die Reservierung erfolgen über das Intranet. Das Carsharing verbessert die Auslastung der Fahrzeuge, und die Zahl der vorzuhaltenden und zu beschaffenden Dienstfahrzeuge wird deutlich reduziert.

Zudem bietet der Carpool eine weitere Möglichkeit für die Erprobung elektrischer Pkw. In dem 70 Autos umfassenden Pool befinden sich derzeit sieben rein batterieelektrische und acht Plug-in-Hybridfahrzeuge.

Hilfstriebwerke – APU

Einen Anteil von zirka zehn Prozent der CO₂-Emissionen der Start- und Landezyklen von Flugzeugen hat der Betrieb ihrer Hilfstriebwerke (genannt Auxiliary Power Unit – APU). APU-Einsätze sind in bestimmten, kurzen Phasen der Zyklen kaum vermeidbar, wie zum Beispiel beim Anlassen der Haupttriebwerke. Sie sind jedoch auch an den Gate-Positionen weiter in Betrieb, um die Versorgung mit Klimaluft sicherzustellen. Um sie abschalten zu können, müssten die Flugzeuge stationär so mit Klimaluft, der sogenannten Preconditioned Air (PCA), versorgt werden, wie dies im Hinblick auf den Strombedarf bereits mit einem flächendeckenden Angebot bodengebundenen Stroms der Fall ist.

Fraport erprobt die Versorgung mit stationärer Klimaluft im Rahmen eines Pilotprojekts. Der im Oktober 2012 in Betrieb genommene Flugsteig A-Plus wurde mit einer entsprechenden Anlage ausgerüstet. In Kooperation mit der Lufthansa wird im Rahmen des Projekts außerdem untersucht, wie der Energieverbrauch eines Flugzeugs am Gate grundsätzlich gesenkt werden kann.

Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren

Das Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren (A-CDM) ist ein Verfahren, das im Rahmen des Single European Sky (SES) auf Initiative von EUROCONTROL, der Europäischen Organisation für die Sicherung der Luftfahrt in Europa, entwickelt wurde. Es sorgt für einen verbesserten Informationsaustausch zwischen allen am flugbetrieblichen Prozess beteiligten Partnern, zu denen die Flughäfen, die Flugsicherung, das Europäische Network Management, die Airlines und die Bodenabfertigungsdienste zählen. Da jeder auf aktuelle und auf qualitativ sehr hochwertige Informationen zugreifen kann, führt A-CDM zu einer besseren Planbarkeit und zu reibungsloseren Abläufen an den Flughäfen und im europäischen Luftraum. Im Zusammenhang mit Verbesserungen an der betrieblichen Effizienz könnte es dazu beitragen, Verspätungen zu verringern und Treibstoff zu sparen.

Die Einführung am Flughafen Frankfurt durch Fraport und die Deutsche Flugsicherung (DFS) gemäß den europäischen Richtlinien und Empfehlungen ist abgeschlossen. Bis Ende 2013 wurde A-CDM außerdem an den Flughäfen München, Brüssel, Paris-Charles de Gaulle und London-Heathrow, Helsinki-Vantaa, Düsseldorf und Zürich eingesetzt.

Projekt zu neuem Rollverkehrsverfahren

Als Teil des Forschungsprojekts **SESAR** (Single European Sky Air Traffic Management Research) fanden im Jahr 2013

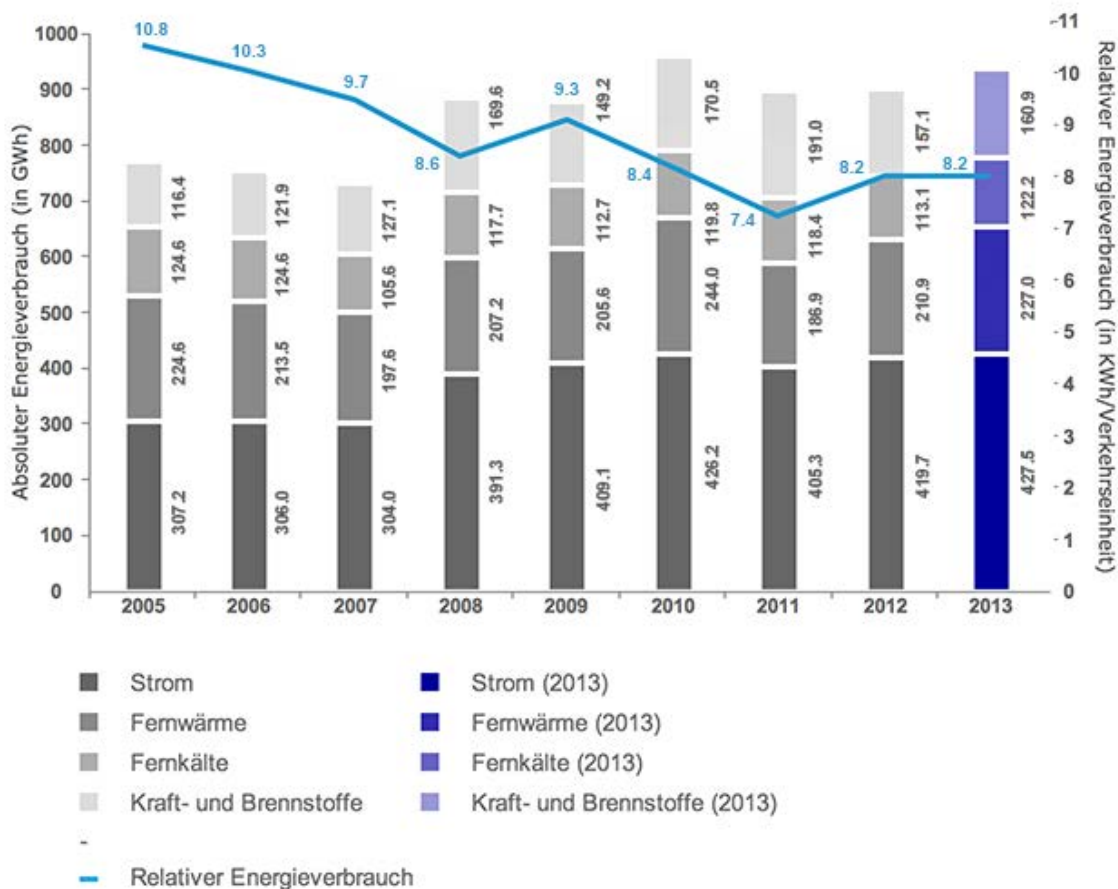
unter dem Titel „Follow-the-Greens“ am Flughafen Frankfurt Simulationen statt, die zu einer schnelleren und effizienteren Abwicklung des Roll- und Schleppverkehrs der Flugzeuge am Boden führen sollen. Mit dynamischen und in den Boden eingelassenen Lichtsignalen wird den Piloten die zugewiesene Rollroute vorgegeben. Die verwendeten Lichtsignale können für jede einzelne Rollbewegung individuell geschaltet werden.

Vor dem Start fahren die Maschinen auf dem Vorfeld von der Parkposition zur Runway beziehungsweise nach der Landung in die entgegengesetzte Richtung. Die Flugzeuge legen diese Wege in der Regel mit der Schubkraft ihrer Triebwerke zurück, wobei der Treibstoffverbrauch im Wesentlichen durch die Fahrstrecke und durch wiederholte Stopp- und Wiederanrollprozesse bestimmt wird. Durch intelligente Führungsverfahren wie „Follow-the-Greens“ werden ein kontinuierlicherer Verkehrsfluss und dadurch kürzere Rollzeiten erreicht. Erste Testergebnisse und Messwerte sind bei unterschiedlichen Wetterbedingungen und hoher Verkehrslast positiv ausgefallen.

Kennzahl Energie



Energie Fraport-Konzern*



* 2005 bis 2007: Fraport-Muttergesellschaft

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

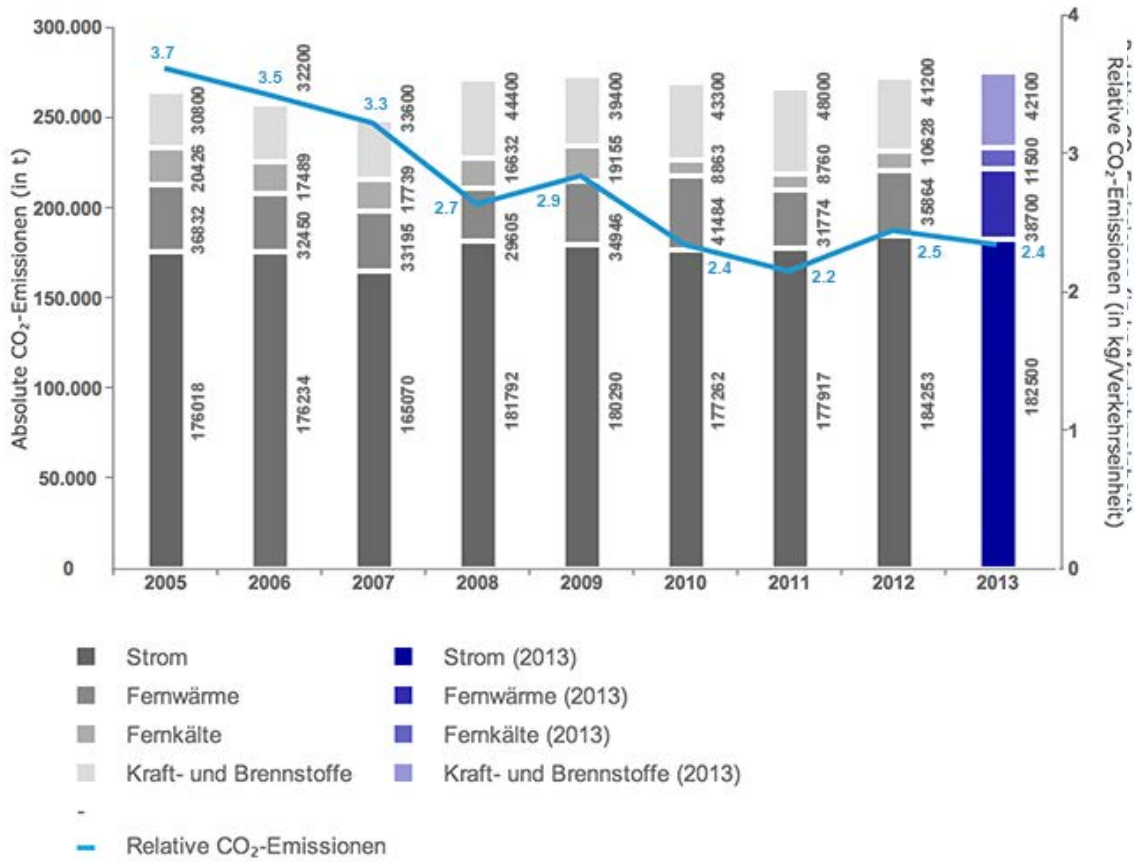
2009 bis 2012: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE

2013: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE, GCS, ACS

Werte ab 2012 quotiert

Wert Relativer Energieverbrauch 2012 rückwirkend angepasst

CO₂-Emissionen Fraport-Konzern*



* 2005 bis 2007: Fraport-Muttergesellschaft

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

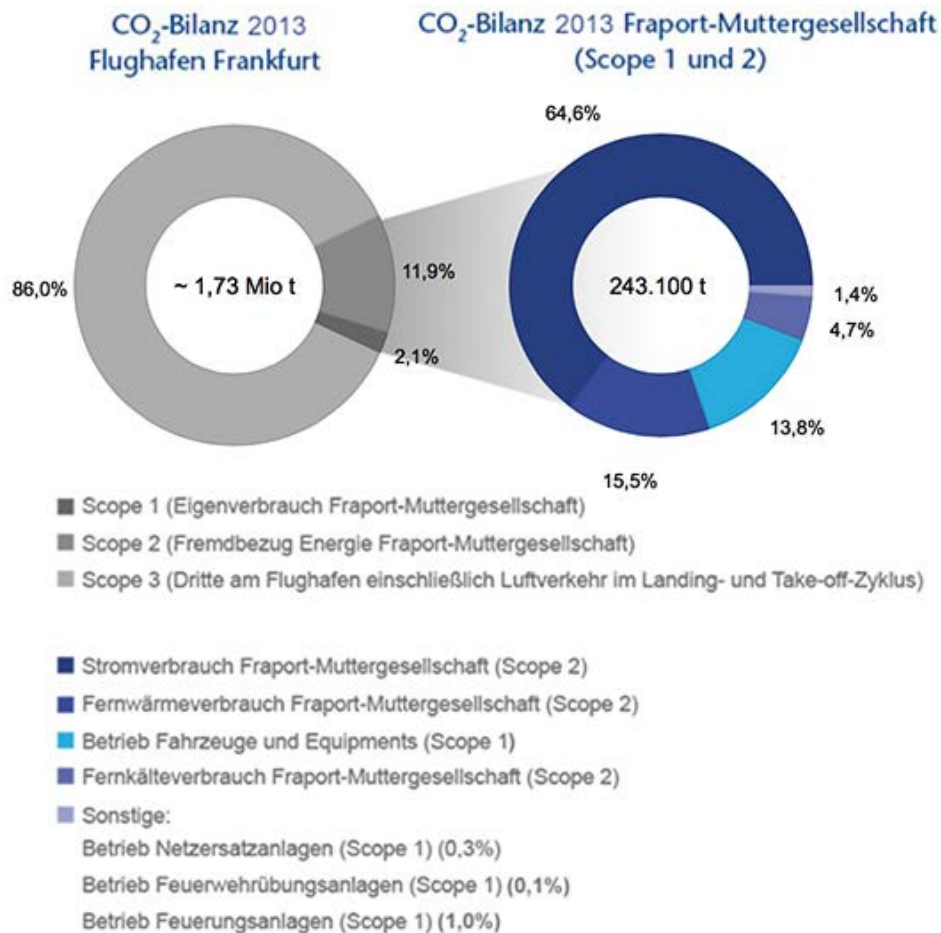
2009 bis 2012: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE

2013: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE, GCS, ACS

Werte ab 2012 quotiert

Wert Relative CO₂-Emissionen 2012 rückwirkend angepasst

CO₂-Footprint Flughafen Frankfurt und Fraport-Muttergesellschaft



Best-Practice-Beispiel

CO₂-/Energieverbrauchscontrolling

Fraport hat 2013 das absolute CO₂-Reduktionsziel für das Jahr 2020 aus dem Jahr 2008 an die aktuelle Entwicklung angepasst und auf 238.000 Tonnen abgesenkt. Das zweite Klimaschutzziel, den CO₂-Ausstoß pro Verkehrseinheit im gleichen Zeitraum um 30 Prozent zu verringern, besteht weiterhin. Diese Vorhaben sind nur mit einer umfangreichen Messung und intelligenten Steuerung des Energieverbrauchs möglich. Deshalb hat Fraport 2013 bei der Muttergesellschaft ein abrechnungsbasiertes Controlling und Reporting der Energieverbräuche und damit zusammenhängend der CO₂-Emissionen eingeführt.

Die Energieverbraucher werden in 14 Clustern abgebildet, die ihrerseits in den drei Kategorien Gebäude, Mobilität und Anlagen zusammengefasst sind. Das System stellt die Verbräuche aller relevanten Energieträger (Strom, Fernkälte, Fernwärme, Erdgas, Kraft- und Brennstoffe) auf monatlicher Basis zusammen und dem Controlling zur Verfügung. Den realen Verbräuchen (beziehungsweise den aus diesen resultierenden CO₂-Emissionen) werden Zielwerte gegenübergestellt, die aus den strategischen CO₂-Zielen der Fraport AG für das Jahr 2020 abgeleitet sind. Jedem Cluster ist ein Verantwortlicher zugeordnet. Dieser kommentiert halbjährlich die verbrauchten Energiemengen, die entstandenen Energiekosten und CO₂-Emissionen. Die Ergebnisse werden dem Vorstand berichtet.

Über das Controlling und Reporting des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen verbessert Fraport die Steuerungsfähigkeit in diesem Bereich. Indem Daten schneller und qualitativ hochwertiger bereitgestellt werden, können die Ursachen für Fehlentwicklungen gegebenenfalls leichter identifiziert werden. Das Instrument soll künftig auch dabei unterstützen, Kosten und Nutzen energetischer Maßnahmen bei deren Auswahl und Realisierung zu berücksichtigen. Die mit den beschriebenen Maßnahmen erzielte Transparenz ist eine Voraussetzung zum Erreichen der für das Jahr 2020 definierten strategischen Ziele.

Status Zielerreichung

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
<p>Reduzierung CO2-Emissionen je Verkehrseinheit (VE: ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30 %, von 3,7 im Jahr 2005 auf 2,6 kg/VE im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol)</p> <p>Reduktion der CO2-Emissionen im Jahr 2020 auf 238.000 t trotz des Flughafen-Ausbaus (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol, Basis 2005)</p>	2020	Etablierung CO2-/Energieverbrauchscontrolling	Sollprozess ist technisch und organisatorisch umgesetzt. Die Integration in das Regelreporting gegenüber dem Vorstand ist erfolgt.
		Einsatz alternativer Antriebstechnologien	<p>Die sukzessive Umsetzung ist bis 2015 geplant. Bisher haben wir im Einsatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 elektrische Palettenhubwagen (ca. 5 Prozentpunkte von geplanten 20 %) • 4 serielle Hybrid-Gepäckschlepper (ca. 3 Prozentpunkte von geplanten 20 %) • 81 elektrische Förderbandwagen (ca. 86 Prozentpunkte von geplanten 100 %) • 8 Elektro-Pkw • 8 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge • 2 Elektro-Kleinbusse • 1 elektrische Passagiertreppe • bis zu 15 Ladestationen für Pkw geplant
		Energetische Optimierung Bestandsgebäude	Die Umsetzung erfolgt projektspezifisch auf der Grundlage von Life-Cycle Cost-Betrachtungen. Die Zielwerte sind im Leitfaden Nachhaltiges Bauen definiert, der am 22.04.2013 verbindlich eingeführt wurde.
		Erprobung von Flächen für LED-Lampen	<ul style="list-style-type: none"> • bei der Vorfeldbeleuchtung • in Parkhäusern • im Ankunfts- und Außenbereich Terminal 1
		Konzeption für Life-Cycle-Costing (LCC) zur Planungs- und Entscheidungsunterstützung sowie Implementierung einer IT-Lösung	IT-Lösung in Arbeit
		Energieeinsparung bei der Gepäckförderungsanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Antriebsleistung in Frühgepäckspeichern, Verteilern, Zubringern

- Abschaltung der Frühgepäckspeicher, im Terminal 1 bereits umgesetzt
- Verringerung der Gleitreibung durch Austausch von Gurten;
- Untersuchung weiterer Einsparpotenziale ab Ende 2013

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

Sie befinden sich hier: Umwelt > Luftqualität



Luftqualität

Luftschadstoffe entstehen am Standort Frankfurt vor allem in Verbindung mit dem Flugbetrieb, aber auch der Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie der Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas führen zur Emission von Schadstoffen in die Luft. An mehreren Messstellen auf dem Flughafen und in seiner näheren Umgebung werden Luftschadstoffe von Fraport erfasst. Die Ergebnisse veröffentlichen wir im [Lufthygienischen Jahresbericht](#).

Schadstoffemissionen durch den Flugverkehr



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

Als Flughafen-Betreiber können wir die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Um jedoch die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erheben wir in Frankfurt emissionsabhängige Flughafen-Entgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoff.

Fuel Dumping

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

Schadstoffemissionen durch den Flughafen-Betrieb



An den Gesamtemissionen der am Flughafen Frankfurt lokal wirksamen Gase und Partikel haben Kohlenmonoxid und Stickoxide (NOx) den größten Anteil. Es folgen danach Kohlenwasserstoffe, Schwefeldioxid (SOx), PM10 (Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner 10 Mikrometer) und Ruß. Der Anteil der Fraport-Muttergesellschaft an den Gesamtemissionen aus Abfertigungen, Kraftfahrzeugverkehr und stationären Quellen auf und um den

Flughafen beträgt bei NOx zirka acht Prozent, bei Benzol rund vier Prozent und bei den PM10 etwa 37 Prozent. Die Fraport-Muttergesellschaft emittiert pro Jahr rund 264 Tonnen NOx, 0,4 Tonnen Benzol und 9,3 Tonnen PM10. Abfertigungsgeräte und Fahrzeuge werden zu den größten Emittenten gerechnet. Diese Daten wurden einmalig aus den Ergebnissen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt abgeleitet.

Fraport arbeitet an einem Modell zur systematischen Inventarisierung relevanter **Luftschadstoffemissionen** auf der Basis einer kontinuierlichen Erhebung. Mit diesem Modell können zukünftig Reduktionsmaßnahmen kontrolliert und ihr Erfolg abgebildet werden. Es dient Fraport als Datengrundlage, um den Anteil des Flughafen-Betriebs an den Immissionen im Umland ermitteln zu können. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Stoffe sind relevant, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß am Standort Frankfurt durch den Flugverkehr emittiert werden.

Als Reduktionsmaßnahme von Luftschadstoffen, die aus dem Betrieb des Flughafens entstehen, stellt Fraport seinen Fuhrpark schrittweise auf **schadstoffarme und elektrische Antriebe** um.

Monitoring



Fraport überwacht die Schadstoffimmissionen am Flughafen Frankfurt seit 2002 kontinuierlich an zwei bis zeitweise fünf Luftmessstellen. Im Jahr 2005 wurde auch der Bereich nahe der neuen Landebahn in das Netz der Luftmessstellen aufgenommen. Hier wurden im Genehmigungsverfahren die größten lufthygienischen Auswirkungen des Flughafens im siedlungsnahen Umfeld prognostiziert. Die Messergebnisse belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafen-Gelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt. Diese Resultate werden regelmäßig im **Lufthygienischen Jahresbericht** veröffentlicht.

Von Mai 2012 bis März 2013 war auf dem Frankfurter Lerchesberg eine Messstelle des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie (HLUG) in Betrieb. Diese sollte Aufschluss darüber geben, ob die Luftqualität unter der Einflugschneise der Nordwest-Landebahn durch den Flugverkehr in unzulässiger Weise beeinträchtigt wird. Es ergaben sich weder erhöhte Immissionsbelastungen noch Hinweise auf einen Einfluss des Flugbetriebs. Im Vergleich zu Messstationen im Umfeld sind die Messwerte eher niedriger. Das entspricht auch den Modellergebnissen aus der Planfeststellung.

- PDF-Download: „Erhebung der Luftqualität im Einzugsbereich der neuen NW-Landebahn des Flughafens Frankfurt“

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Erfassung und Dokumentation der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens	2015	Methodenentwicklung zur Berechnung von Luftschadstoffemissionen durch <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur • Flugzeugabfertigung • spätere Ausdehnung auf landseitigen Verkehr optional 	Konzeptphase läuft: Bestandsaufnahme und Ergänzung vorhandener Betriebsdaten zur Infrastruktur, Recherche aktueller Emissionsfaktoren, Erprobung von methodischen Ansätzen <ul style="list-style-type: none"> • vorläufige Teilergebnisse für Heizöl- und Erdgasfeuerung vorhanden, Konsolidierung der Ergebnisse für Infrastruktur erfolgt bis Ende 2013 • vorläufige Ergebnisse für Abfertigung Mitte 2014
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem	2020	Betrieb einer Pre-Conditioned-Air (PCA-) Pilotanlage zur stationären	Die Erkenntnisse aus dem Betrieb der Pilotanlage fließen in die Verbesserung

Betrieb des Flughafens

Klimaluftversorgung von
Flugzeugen und Prüfung der
schrittweisen Einführung
weiterer stationärer PCAs
Siehe auch [Klimaschutz](#).

dieser Anlage sowie der
Bodenprozesse ein. Weiterhin
werden daraus
Anforderungen für zukünftige
Anlagen abgeleitet.

Sie befinden sich hier: Umwelt > Natur- und Ressourcenschutz



Natur- und Ressourcenschutz

Als Verkehrsknotenpunkt für über 157.000 Menschen, Start- und Landeplatz für rund 1.300 Flüge und Drehscheibe für zirka 5.500 Tonnen Fracht pro Tag ist der Flughafen Frankfurt ein Ort intensiver Ressourcennutzung. Diese möglichst schonend zu gestalten ist unser Ziel.

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

Biodiversität



Fraport übernimmt Verantwortung für die Umwelt und bekennt sich zu den Zielen nachhaltigen Wirtschaftens, wozu ein wirksamer Umweltschutz gehört. Dem Aspekt der Biodiversität messen wir in diesem Zusammenhang große Bedeutung bei.

Auch nach der Erweiterung um die Landebahn Nordwest zählt der Flughafen Frankfurt mit einer Fläche von rund 22 Quadratkilometern zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Von diesem Terrain sind 54 Prozent unbefestigt. Im Bereich der Start- und Landebahnen besitzt Fraport mit 655 Hektar die größte landwirtschaftlich ungenutzte, zusammenhängende offene Grünlandfläche. Dieses extensiv gepflegte Dauergrünland ist ein hochwertiger Lebensraum, in dem seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten beheimatet sind. Wo es möglich ist, erweitern wir die Grünflächen. Fraport begrünt Freiflächen, wie Grünstreifen und Dächer, durch die eigene Gärtnerei. Bei den Neubauten in der CargoCity Süd werden vermehrt Flächen mit ökologischer Dachbegrünung eingepflanzt.

Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens wurden im Rahmen der für den Flughafen-Ausbau vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen insgesamt 2.312 Hektar Flächen naturschutzfachlich aufgewertet. Es wurden dort hochwertige Lebensbereiche, wie naturnahe Wälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt oder befinden sich in der Entwicklung.

Wir unterstützen Projekte zum Erhalt von Ökosystemen und der Artenvielfalt im Rhein-Main-Gebiet mit Mitteln des [Fraport-Umweltfonds](#). Dazu zählt der [Arbeitskreis Main-Kinzig der Hessischen Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e. V. \(HGON\)](#), der Fördergelder für die Maßnahmenentwicklung für Wiesenvögel im Langenselbolder Flos (Main-Kinzig-Kreis) erhielt. Zudem wurde der Abwasserverband Langen/Egelsbach/Erzhausen bei Schutzmaßnahmen von Rauchschwalbenvorkommen in der Kläranlage Langen unterstützt. Beide Projekte wurden 2013 umgesetzt.

- PDF-Download: „Ökologische Maßnahmen zum Flughafen Ausbau – aktiv für die Natur“

Das Thema Umweltschutz und damit auch die Biodiversität ist darüber hinaus Teil des neuen, seit 2013 geltenden [Verhaltenskodexes für Lieferanten](#).

- PDF-Download: „[Biodiversitätscheck](#)“
- PDF-Download: „[Biodiversitätsstrategie](#)“
- PDF-Download: „[Biodiversität – ein Baustein in Richtung nachhaltiger Luftverkehr](#)“

Vogelschlag



Für Flugzeuge sind Kollisionen mit einzelnen Vögeln und besonders mit Vogelschwärmen eine Gefahrenquelle. Da sich rund 70 Prozent aller [Vogelschläge](#) an Flughäfen und in deren Nahbereichen ereignen, ist Fraport als Flughafen-Betreiber verpflichtet, dieses Risiko zu minimieren. Anders als an vielen internationalen Flughäfen setzen wir in Frankfurt den Schwerpunkt auf spezielles Biotopmanagement. Bei diesem geht es darum, das Flughafen-Gelände für in diesem Zusammenhang relevante Vögel unattraktiv zu gestalten, das heißt, Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten zu minimieren oder zu vermeiden. Die Vogelschlagrate, die auf verifizierten Meldungen von Piloten basiert, lag in Frankfurt in den vergangenen 13 Jahren bei zwei bis maximal 3,5 Fällen pro 10.000 Flugbewegungen.

Wasser



Aus dem Betrieb eines großen Flughafens resultiert ein hoher Wasserbedarf und damit eine hohe Abwassermenge. Beim Umgang mit dem „Schutzgut Wasser“ berücksichtigt Fraport alle Aspekte moderner Wasserwirtschaft. Hierzu zählen die Steuerung des Verbrauchs und die Qualitätskontrolle des Wassers, das über das Areal des Flughafens in das Ökosystem eintritt. Die gesetzlichen Anforderungen zum Gewässerschutz werden stets eingehalten.

Trink- und Brauchwasser

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

Brauchwasser verwenden wir in Sprinkleranlagen, Toilettenspülungen und für die Beregnung von Grünanlagen. In der CargoCity Süd ist die Brauchwasserversorgung annähernd flächendeckend ausgebaut. Ebenso wird das Terminal 2 mit Brauchwasser versorgt, im Terminal 1 wird die Versorgung bis 2016 weiter sichergestellt.

In den vergangenen 13 Jahren ist der Brauchwasseranteil am Gesamtwasserverbrauch der Fraport AG am Flughafen Frankfurt auf über 25 Prozent gestiegen. Der Trinkwasserverbrauch lag 2013 bei 864.000 Kubikmetern, was 11 Litern je Verkehrseinheit entspricht. Die Brauchwassermenge betrug 287.000 Kubikmeter.

Abwasser

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

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

Das Schmutzwasser aus dem nördlichen Teil des Flughafens wird in den Kläranlagen Frankfurt-Sindlingen und Frankfurt-Niederrad gereinigt. Bevor das Schmutzwasser in die kommunale Kanalisation fließt, werden an den Übergabestellen Proben entnommen. Im Südbereich des Flughafens betreibt Fraport eine eigene Kläranlage. Ihre Kapazität wurde bis 2013 von 11.000 Einwohnergleichwert (EGW) auf 100.000 EGW ausgebaut.

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

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

Entwässerung unserer Start- und Landebahnen finden Sie im Konzern-Lagebericht Seite 75.

Enteisung von Flugzeugen und Betriebsflächen

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

Grundwasserüberwachung

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

Abfall



Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, Abfälle so weit wie möglich zu vermeiden oder sie, wo dies nicht möglich ist, zu verwerten. 2013 hat die Fraport-Muttergesellschaft rund 26.540 Tonnen Abfall (ohne Boden- und Bauschutt) entsorgt. Der Anteil gefährlicher Abfälle lag bei 10 Prozent. Die Verwertungsquote blieb mit rund 84 Prozent auf einem sehr hohen Niveau. Abfälle werden entweder in Anlagen sortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt oder beispielsweise im Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt verbrannt. Der hierbei erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt.

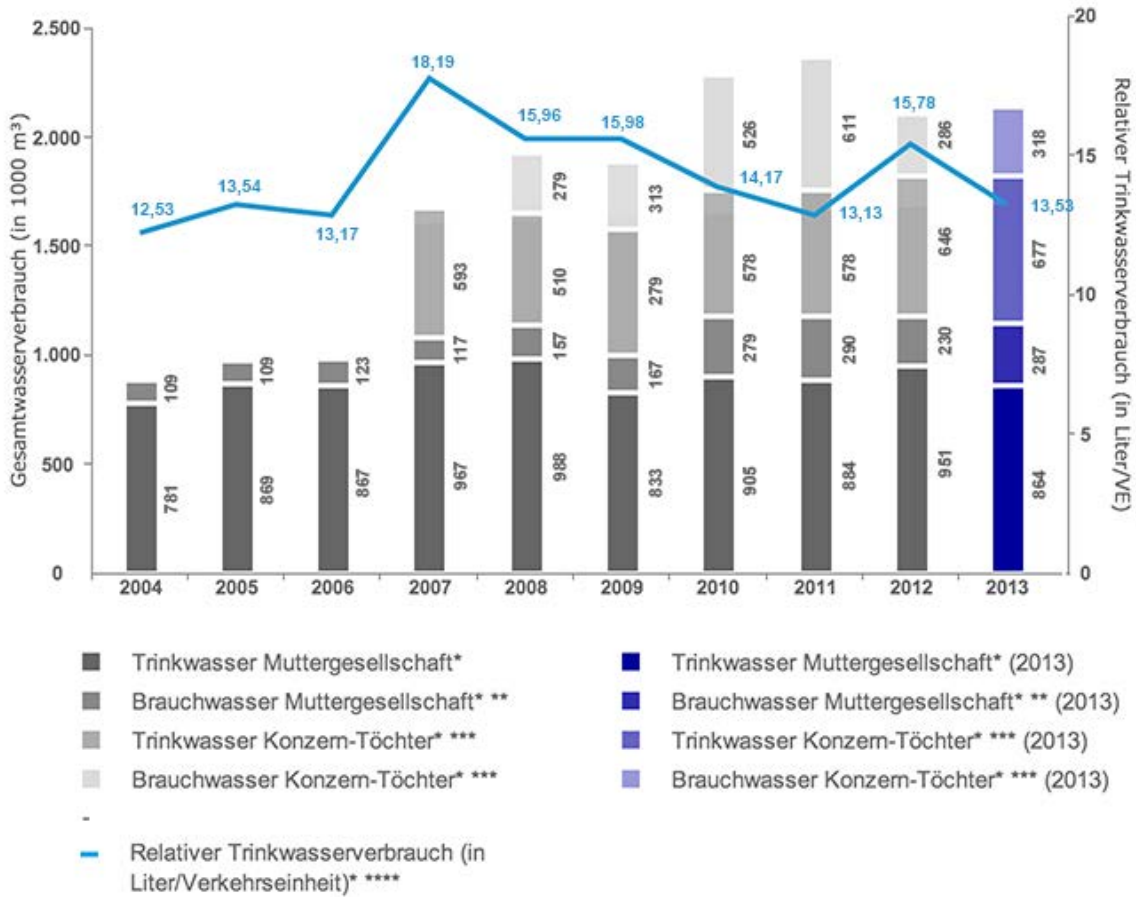
Bei der täglichen Arbeit legen wir großen Wert auf den effizienten Einsatz von Papier. Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigtem der Fraport-Muttergesellschaft um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Hierzu wurde beispielsweise im Jahr 2009 am Standort Frankfurt ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print-Points eingeführt. 2012 wurde zudem die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über fünf Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigtem betrug Ende 2013 rund 28 Prozent. Damit wurde dieses Ziel bereits vorzeitig erfüllt.

- PDF-Download: „[Vom Abfall zum Rohstoff](#)“
- PDF-Download: „[Aktuelle Abfalldaten 2012](#)“ (Daten 2013 ab Mai 2014 verfügbar)

Kennzahl Gesamtwasserverbrauch



Gesamtwasserverbrauch



* Werte ab 2012 quotiert

** Enthält Teilmengen, die geschätzt werden

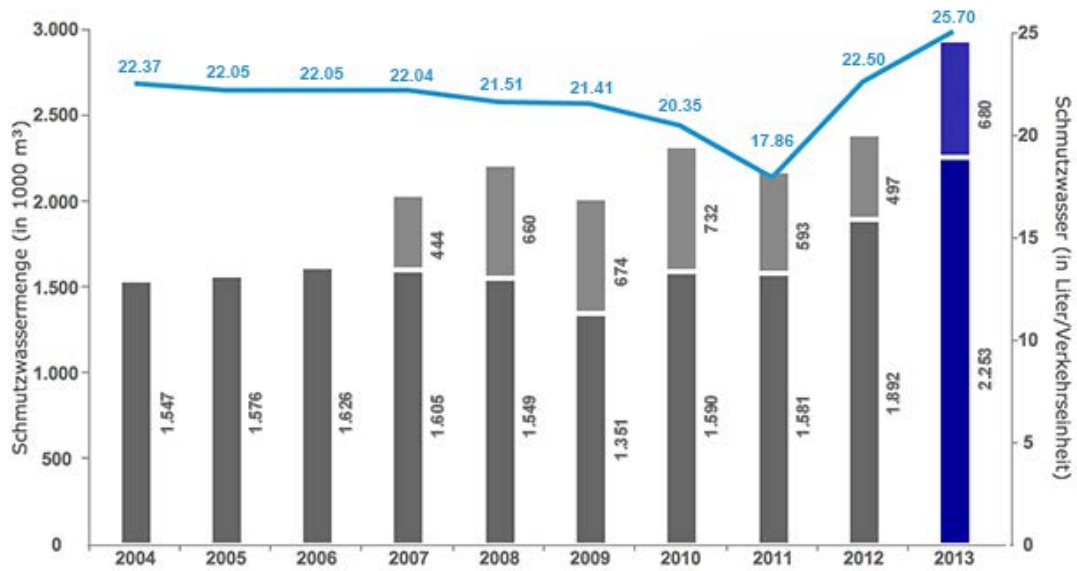
*** Antalya, Lima, Varna und Burgas, FCS und N*ICE, ab 2013 zusätzlich ACS und GCS

**** Wert rückwirkend für 2012 angepasst.

Kennzahl Schutzwassermenge

+

Schmutzwassermenge



- Schmutzwassermenge Muttergesellschaft*
- Schmutzwassermenge Konzern-Töchter**
- Schmutzwassermenge Muttergesellschaft* (2013)
- Schmutzwassermenge Konzern-Töchter** (2013)
- Relative Schmutzwassermenge (in Liter/Verkehrseinheit)***

* Werte ab 2012 quotiert

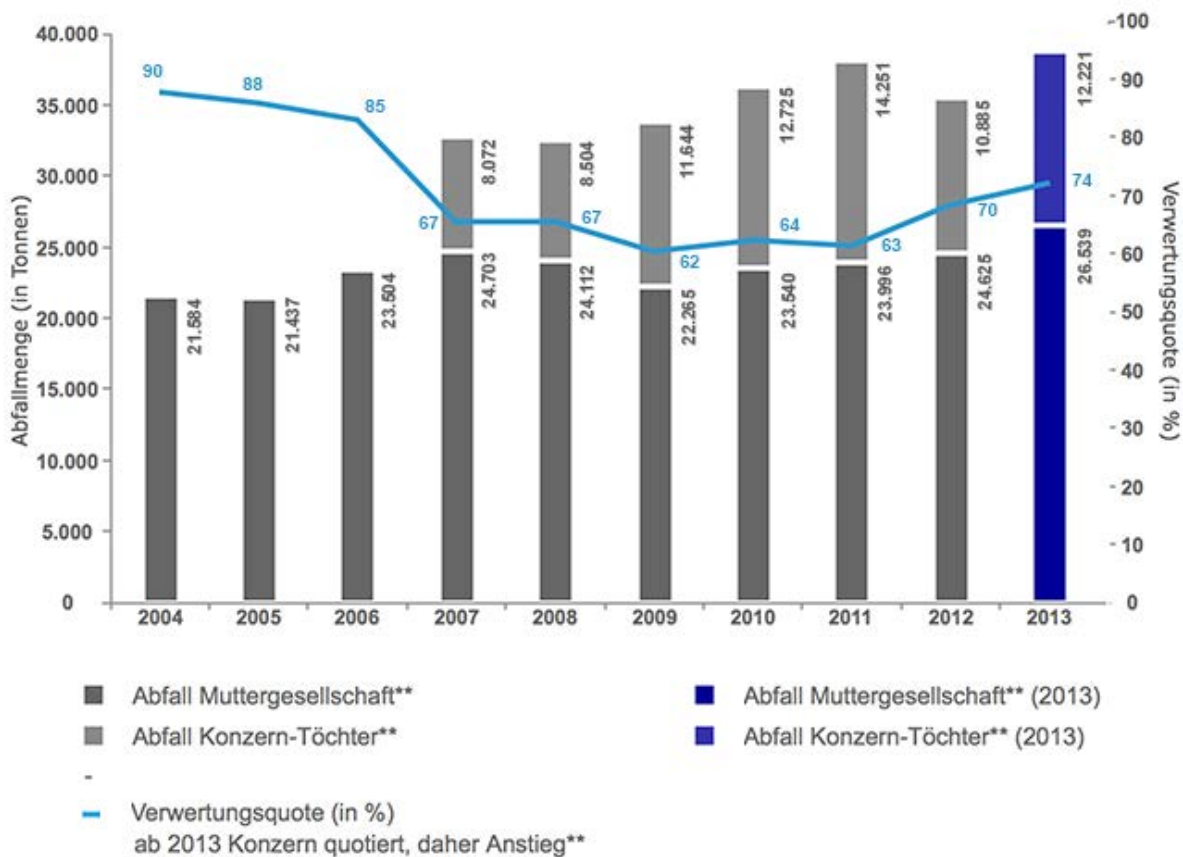
** Flughafen Hahn bis 2008, Varna, Burgas, Lima und Antalya

*** Wert rückwirkend für 2012 angepasst.

Kennzahl Abfallmenge und Verwertungsquote



Abfallmenge* und -verwertungsquote der Fraport-Muttergesellschaft und der Konzernflughäfen und -töchter



* Abfall ohne Bodenaushub und Bauschutt

** 2005 bis 2006: Fraport-Muttergesellschaft

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

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

2013: Fraport-Muttergesellschaft, Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas, Lima und Konzern-Töchter FCS, N*ICE, GCS, ACS

Werte ab 2012 quotiert

Wert relative Abfallmengen 2012 rückwirkend angepasst

Best-Practice-Beispiel



Neues Verfahren reduziert Enteisungsmiteinsatz um 20 Prozent

Zur Reduktion der Menge der Enteisungsmittel setzt die am Standort Frankfurt für den Enteisungsprozess verantwortliche Fraport-Beteiligungsgesellschaft N*ICE seit dem Winter 2012/13 in allen Enteisungsfahrzeugen das innovative N*ICE Advanced Deicing System (NAD) ein. Durch separate Tanks für Wasser und Enteisungsmittel sowie ein modernes Mixsystem kann nun das bei Deicing und Anti-Icing benutzte Enteisungsgemisch den vorherrschenden Bedingungen angepasst werden. Auf diese Weise wird ein höherer Wasseranteil eingesetzt, was insgesamt zu einer Reduktion der benötigten Enteisungsmittel um 20 Prozent führt. N*ICE entwickelte das Verfahren zur Umrüstung der Enteisungsfahrzeuge in Kooperation mit dem entsprechenden Fahrzeughersteller. Derzeit existiert eine Flotte von 58 Enteisungsfahrzeugen, alle neu angeschafften Fahrzeuge sind mit dem Verfahren ausgerüstet.

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Senkung des Papierverbrauchs pro Beschäftigtem der Fraport-Muttergesellschaft um 25 % bis 2015 (Basis 2009)	2015	a) Zentrales Druckerkonzept b) Projekt zur elektronischen Schriftgutverwaltung c) Testphase doppelseitiger Druck als Standardeinstellung für alle Mitarbeiter	Alle Maßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt. Die über 5 Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch betrug Ende 2013 rund 28 %.
Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs durch höhere Brauchwassernutzung im Terminal 1 (auf 38 % an der Gesamtmenge bis 2016) und im Südbereich* (50 % bis 2020)	2016/ 2020	Ausbau Brauchwassernutzung im Terminal 1 und im Südbereich*	Die Maßnahmen im Terminal 1 sind in Umsetzung, Maßnahmen im Südbereich in Planung.
Reduzierung des Einsatzes von Flugzeugenteisungsmittel durch Erhöhung des Wasseranteils pro Flugzeugenteisung um 20 %	2014	Ausrüstung von 49 Fahrzeugen mit NAD-Technologie (N*ICE Advanced Deicing System)	Die Maßnahme wurde erfolgreich umgesetzt. Es wurden zwischenzeitlich alle Fahrzeuge auf NAD-Technologie umgerüstet.

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

Sie befinden sich hier: Schallschutz



Schallschutz

Fliegen ermöglicht weltweite Mobilität, steht für den Austausch von Wissen und Kultur und ist unersetzlich für eine florierende Wirtschaft, national und global. Wenn Flugzeuge städtische Ballungsräume ansteuern, sind damit jedoch auch Belastungen für die Anwohner verbunden – denn An- und Abflug erzeugen Lärm. Der Flughafen Frankfurt liegt im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet – einer Region, die nicht zuletzt dank ihrer hervorragenden verkehrstechnischen Anbindung wirtschaftlich prosperiert. An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für Zehntausende von Arbeitsplätzen sowie der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und für die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle in diesem Spannungsfeld wirksamen Faktoren bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. So ist es unser erklärtes Ziel, durch Maßnahmen im Rahmen des **aktiven Schallschutzes** die im Genehmigungsverfahren für den Flughafen-Ausbau prognostizierten Lärmwerte zu unterschreiten. Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise auf dem Ausbreitungsweg reduziert. Im **passiven Schallschutz**, der auf eine Reduzierung am Immissionsort zielt, engagieren wir uns über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus bei der Finanzierung baulicher Schallschutzmaßnahmen.

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Aktiver Schallschutz



Aktiver Schallschutz

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zielen darauf ab, den Lärm direkt an der Quelle zu reduzieren oder zumindest besser zu verteilen. Hierzu kooperieren wir eng mit Partnern aus dem Luftverkehr, der Landesregierung und der Region. Im Rahmen der „Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ entwickelten wir, zusammen mit Sachverständigen der Luftfahrtbranche und der Deutschen Flugsicherung, ein Paket mit 19 Maßnahmen. Dazu zählen lärmindernde An- und Abflugverfahren, ein Konzept zur alternierenden Bahnennutzung sowie monetäre Anreize für den Einsatz möglichst leiser Flugzeuge. Mit einem umfangreichen [Monitoring](#) wird der Erfolg der Maßnahmen kontrolliert, und die Ergebnisse werden auf der Website des [Umwelt- und Nachbarschaftshauses](#) dokumentiert. Darüber hinaus wurde im Forum Flughafen und Region das sogenannte Expertengremium Aktiver Schallschutz eingerichtet, in dem Sachverständige, Vertreter der Luftfahrtbranche sowie auch von Kommunen gemeinsam Maßnahmen entwickeln, bewerten und zur Umsetzung bringen. Die wichtigsten Maßnahmen im Überblick:

Lärmentlastende Anflugverfahren

Bereits seit Mitte 2011 testen wir neue, von dem Expertengremium entwickelte Verfahren für einen [lärmreduzierten Landeanflug](#). So ermöglicht beispielsweise ein modernes Navigationssystem auf der Landebahn Nordwest einen steileren Anflugwinkel aus größerer Höhe: Statt mit drei Grad wird diese Landebahn seit Oktober 2012 bei geeigneter Witterung überwiegend in einem Winkel von 3,2 Grad angefliegen. Eine erste Auswertung ergab je nach Messpunkt und Flugzeugmuster eine um 0,5 bis 1,5 Dezibel (A) im Maximalpegel reduzierte Lärmentwicklung gegenüber dem bisherigen Landewinkel. Das Verfahren befindet sich weiterhin im Testbetrieb.

Auch die Höhe der Gegenanflüge nördlich und südlich des Flughafens Frankfurt wurde bereits im Oktober 2012 um jeweils 1.000 Fuß (rund 304 Meter) angehoben. Dies ist der Teil des Landeanflugs, bei dem die Maschine zunächst in die entgegengesetzte Richtung geführt wird, bevor sie über die Eindrehbereiche westlich beziehungsweise östlich des Flughafens in den Endanflug geht. Die Mindestflughöhe für den Gegenanflug beträgt nun 6.000 Fuß (1.828 Meter) im Norden und 5.000 Fuß (1.524 Meter) im Süden. Seit Oktober 2012 sind zudem Eindrehvorgänge über den Städten Mainz und Offenbach im Normalfall nicht mehr erlaubt. Durch diese Maßnahmen werden nachgewiesene Lärminderungen erzielt.

Neue Technologie für Präzisionsanflug

Im Mai 2013 schloss Fraport einen Kooperationsvertrag mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) zur Installation des sogenannten [Ground Based Augmentation System](#) (GBAS). GBAS erlaubt eine präzise Steuerung des Landeanflugs, indem es zusätzliche Daten über den Flugverlauf erhebt und diese mit den satellitengestützten GPS-Daten verrechnet. Das Besondere dabei ist, dass Flugzeuge beispielsweise auf einer gekrümmten Anflugbahn mit variablem Höhenverlauf an dicht besiedelten Gebieten vorbeigeleitet werden können, oder aber sie überqueren diese in größerer Höhe. Der Flughafen Frankfurt ist europaweit der erste Großflughafen, auf dem GBAS getestet wird. Das System soll voraussichtlich ab Mitte 2014 auf der Landebahn Nordwest in den Regelbetrieb übergehen und perspektivisch auch auf den anderen Bahnen das bisherige Instrumentenlandesystem ablösen. Der Anflugleitwinkel könnte auf allen Landebahnen von derzeit drei auf 3,2 Grad angehoben werden. Um GBAS umfassend nutzen zu können, ist neben der technischen Ausstattung am Boden jedoch auch eine entsprechende Ausrüstung der Flugzeuge notwendig. Über diese verfügen bisher nur moderne Flugzeugtypen, ältere müssen schrittweise umgerüstet werden.

Testflüge im Forschungsprojekt „Steeper Approach“

Mit Testflügen im „Steeper Approach“ wurde im Oktober 2013 ein weiteres lärminderndes Anflugverfahren auf der Landebahn Nordwest erprobt; Auftraggeber war das Forum Flughafen und Region. Dabei bleibt das Flugzeug relativ lange in einer Höhe von etwa 8.000 Fuß, bevor es in einem steileren Sinkflug (4,49 Grad) auf 2.000 Fuß geht und erst auf dieser Höhe den regulären Landewinkel von drei beziehungsweise 3,2 Grad einschlägt. Durch den teils erheblichen Höhengewinn wird der Fluglärm am Boden deutlich reduziert. Entwickelt wurde das Verfahren vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Zusammenarbeit mit erfahrenen Piloten und der DFS. Fraport begleitete die fachliche Konzeption des Monitorings und führte auch eigene Lärmmessungen durch. Bevor das Verfahren in den Regelbetrieb übernommen werden kann, müssen die grundsätzliche Anwendbarkeit und die Umweltauswirkungen noch genauer erforscht werden.

Lärmpausen im Frühbetrieb

Auch beim Start der Flugzeuge nutzt Fraport Potenziale zur Lärminderung. 2012 haben wir das Verfahren zur alternierenden Bahnennutzung **Dedicated Runway Operations** (DROps) in den Regelbetrieb übernommen. Dabei werden an Tagen mit ungeradem Datum in den Morgenstunden zwischen 5 und 6 Uhr die Starts auf bestimmten Startbahnen und einzelnen Abflugrouten gebündelt. Das zunächst für den Nachtflugbetrieb entwickelte System schafft Lärmpausen für die Anwohner im Umfeld der nicht genutzten Routen. Da die Flugzeuge auf den Parallelbahnen in Abhängigkeit von der Windrichtung entweder in Richtung Westen oder Osten starten, existiert jeweils eine eigene DROps-Systematik für den jeweiligen Flugbetrieb, in die auch die Abflüge von der Startbahn West einbezogen sind.

Lärmbezogene Flughafen-Entgelte

Eine weitere Komponente im aktiven Schallschutz sind fluglärmbezogene **Lande- und Startentgelte**. Fraport gibt damit seit 2001 einen wirtschaftlichen Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge. Anfang 2013 haben wir das geräuschbezogene Entgeltvolumen aufkommensneutral deutlich erhöht. Lärmintensive Flugzeuge müssen damit wesentlich höhere Entgelte als zuvor entrichten. Mit der Einrichtung von 16 anstelle der früheren zwölf Lärmkategorien und einer getrennten Berücksichtigung von Lande- und Startanflügen haben wir das System zudem weiter ausdifferenziert. Besonders lärmeffizienten Flugzeugen gewährt Fraport einen Abschlag von bis zu zehn Prozent. Auch zur Refinanzierung der passiven Schallschutzmaßnahmen erhebt Fraport lärmbezogene Entgelte.

Weitere Informationen zum aktiven Schallschutz finden Sie auf unserer [Unternehmens-Homepage](#).

Text

Status Zielerreichung



<i>Ziel</i>	<i>Laufzeit</i>	<i>Maßnahme</i>	<i>Status</i>
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm-betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Bis zur Vollaustattung der Kapazitäten	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	<ul style="list-style-type: none"> • Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt • Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt • Neues Konzept "DROps Early Morning" seit 28.06.13 in Regelbetrieb: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anflugleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der Landebahn Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> • Probebetrieb seit 18.10.12. • Monitoring Programm durch DLR durchgeführt; Lärmreduktionen im Maximalpegel an den Monitoring-Messstellen von 0,5 bis 1 db(A)
		Einführung von variablen satellitengesteuerten	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der

		Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	Anlage geschlossen, Spatenstich am 17.10.2013 für Bodenstation, Inbetriebnahme 2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2013 über 200 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus der Region im "Forum Flughafen und Region" zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Informationen zum aktuellen Status finden Sie im Kapitel Aktiver Schallschutz

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Passiver Schallschutz



Passiver Schallschutz

Passiver Schallschutz hat das Ziel, durch bauliche Maßnahmen den Lärmpegel im Rauminnen von Gebäuden zu mindern. Fraport erfüllt in diesem Bereich alle bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen, wie sie im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in Verbindung mit den entsprechenden Ausführungsverordnungen sowie in der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Frankfurt Main aus dem Jahr 2011 festgelegt sind. Demnach haben rund 86.000 Haushalte im Umfeld des Flughafens Frankfurt Anspruch auf passiven Schallschutz. In der Nachtschutzzone besteht für Schlaf- und Kinderzimmer Anspruch auf baulichen Schallschutz, in der Tagschutzzone 1 zusätzlich auch für Wohn- und Aufenthaltsräume. In der Tagschutzzone 1 können zudem fluglärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich in Form von Entschädigungszahlungen geltend gemacht werden. Manche der gesetzlichen Ansprüche treten jedoch erst nach einer Frist von bis zu fünf Jahren in Kraft.

Über die gesetzlichen Ansprüche hinausgehende Maßnahmen werden mit dem von der Hessischen Landesregierung gemeinsam mit Fraport aufgelegten **Regionalfonds** in Höhe von rund 265 bis 270 Millionen Euro finanziert. Mithilfe dieses Fonds werden unter anderem gesetzlich vorgesehene Baumaßnahmen, die einer Frist unterliegen, zeitlich vorgezogen. Das Fördergebiet für die Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnraum richtet sich nach der Empfehlung des **Forums Flughafen und Region**. Zusammen haben das Programm für passiven Schallschutz und der Regionalfonds ein Volumen von rund 415 bis 420 Millionen Euro.

Gesetzliche Leistungen zum passiven Schallschutz sowie die Leistungen des Regionalfonds werden grundsätzlich nur auf Antrag gewährt. Um die Anwohnerinnen und Anwohner bei der Ermittlung ihrer Ansprüche und der Antragstellung zu unterstützen, unterhält Fraport ein umfangreiches Informations- und Serviceangebot auf der **Unternehmens-Homepage**.

Status Zielerreichung



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

			28.06.2013 in Regelbetrieb: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der Landebahn Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> • Probebetrieb seit 18.10.2012. • Monitoringprogramm durch DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) durchgeführt; Lärmreduktionen im Maximalpegel an den Monitoringmessstellen von 0,5 bis 1 db(A)
		Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Spatenstich am 17.10.2013 für Bodenstation, Inbetriebnahme 2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2013 über 200 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus der Region im "Forum Flughafen und Region" zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Informationen zum aktuellen Status finden Sie im Kapitel Aktiver Schallschutz

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Casa-Programm



Casa-Programm

Im Zuge des Ausbaus am Standort Frankfurt hat Fraport ein Entschädigungsprogramm für Immobilienbesitzer aufgelegt, die bereits vor der raumordnerischen Entscheidung zugunsten der Landebahn Nordwest eine Immobilie in einer der bestehenden bzw. neu auszuweisenden Einflugschneisen erworben hatten. Fraport hat deshalb Eigentümerinnen und Eigentümern von Wohnimmobilien in Raunheim, die mit weniger als 350 Metern Höhe überflogen werden, im Rahmen des **Casa-Programms** Ausgleichszahlungen angeboten. In bestimmten Gebieten in Flörsheim und Kelsterbach, in denen Anflüge auf die neue Landebahn Nordwest in weniger als 350 Metern Höhe erfolgen, machte Fraport zudem das Angebot, die Wohnimmobilien zu kaufen. Das Kaufangebot galt zunächst nur für Immobilien in einer definierten Kernzone. 2012 erweiterte Fraport im Rahmen der „Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ den Geltungsbereich und bietet seitdem auch Eigentümerinnen und Eigentümern in den sogenannten Übergangszonen den Ankauf an. Das Maßnahmenvolumen wurde hierfür auf über 100 Millionen Euro aufgestockt und die Antragsfrist bis Ende Oktober 2014 verlängert. Für den Ankauf und die anschließende Bewirtschaftung der Immobilien gründeten wir die Fraport Casa GmbH.

- PDF-Download: „Gute Nachbarschaft als Programm – Fraport Casa2“

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2013 über 200 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt
		Dialog mit Stakeholdern aus	Informationen zum aktuellen

der Region im "Forum
Flughafen und Region" zur
Entwicklung weiterer
Maßnahmen

Status finden Sie im Kapitel
[Aktiver Schallschutz](#)

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Monitoring und Transparenz



Monitoring und Transparenz

Um Lärmereignisse zu dokumentieren, Ursachen zu identifizieren und Fortschritte bei der Lärmreduktion zu messen, betreibt Fraport ein umfangreiches Fluglärmmonitoring. Dazu messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt mit insgesamt 28 stationären und drei mobilen Messcontainern.

Online-Infothek und interaktive FRA Map

Im Jahr 2013 wurde der [Schallschutz-Channel](#) der Unternehmens-Homepage mit Blick auf die Informationsbedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner umfassend neu strukturiert. In diesem Rahmen hat Fraport auch [FRA Map](#), ein weltweit einzigartiges Informationssystem zum Fluglärmgeschehen, online gestellt. Hier können Anwohner und Interessierte auf einer interaktiven Karte umfangreiche fluglärmbezogene Informationen für ihren jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Sie erfahren, wann es wie viele Überflüge gab, welche Lärmwerte über einen längeren Zeitraum gemessen und welche Routen genutzt werden und wurden. Außerdem lassen sich Informationen über die Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise über Entschädigungszahlungen abrufen. Auf diese Weise wollen wir das komplexe Fluglärmgeschehen und seine Bedingungsfaktoren für die Anwohner verständlich und transparent darstellen.

Informationssystem FRA.NoM

Das Informationssystem [FRA.NoM](#) gibt es seit 2012 auf der Fraport-Unternehmens-Homepage. Als erster Flughafen-Betreiber Deutschlands informierte Fraport damit die Öffentlichkeit kontinuierlich über das Fluglärmgeschehen rund um seinen Hauptstandort. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können über die frei zugängliche Homepage die Schallpegel an den Messstationen in verschiedenen Ansichten verfolgen und parallel dazu die Flugspuren aller Maschinen beobachten, die den Flughafen Frankfurt aktuell ansteuern oder verlassen. Aus technischen Gründen werden die Daten mit einer zweistündigen Verzögerung angezeigt. Als weitere Services bietet die Homepage die Identifizierung von Fluglärmereignissen und die Darstellung aktueller Wetterdaten an. Bis zwei Monate zurück stehen alle Daten auch im Archiv zur Verfügung.

Externe Messdaten im Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Neben Fraport erheben auch die umliegenden Kommunen sowie die Stationen des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) eigene Messdaten zum Fluglärmgeschehen. Die Ergebnisse werden auf der Homepage des UNH dokumentiert. Im April 2013 hat das UNH zudem ein multimediales Informationszentrum eröffnet, in dem sich interessierte Bürgerinnen und Bürger, Schulen, Studierende, Organisationen und Institutionen über die Entwicklung des Flughafens Frankfurt und der Flughafen-Anrainerregion informieren können. Aktuelle Erkenntnisse und Ergebnisse aus der Lärmforschung werden mit der bewegenden Historie der Flughafen-Region verknüpft.

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Lärmwirkungsstudie NORAH



Lärmwirkungsstudie NORAH

Um die Auswirkungen von Fluglärm auf Gesundheit und Lebensqualität noch genauer zu erforschen, beteiligt sich Fraport an der überwiegend vom Land Hessen finanzierten Lärmwirkungsstudie NORAH. Diese wird von einem Forschungskonsortium unter Leitung der Ruhr-Universität Bochum durchgeführt und besteht aus drei Modulen. In Modul 1 geht es um Lebensqualität und Lärmbelästigung durch verschiedene Lärmquellen. Anwohnerinnen und Anwohner verschiedener Verkehrsflughäfen in Deutschland (Frankfurt, Berlin, Köln-Bonn, Stuttgart) werden dazu in mehreren Befragungswellen über einen Zeitraum von drei Jahren befragt. Modul 2 betrachtet die gesundheitlichen Auswirkungen der Lärmexposition anhand der Parameter Blutdruck, Schlafqualität und Risiko für bestimmte Krankheiten. Hierfür werden Krankenkassendaten in anonymisierter Form ausgewertet, Blutdruckmessungen vor Ort durchgeführt und die Schlafqualität protokolliert. In Modul 3 werden die geistige Entwicklung und Lebensqualität von Grundschulkindern untersucht, deren Schulen von Fluglärm betroffen sind. Die Studie unterliegt einer ständigen unabhängigen Qualitätssicherung. Der Abschlussbericht soll 2015 erscheinen.

Sie befinden sich hier: Schallschutz > Wirbelschleppen



Wirbelschleppen

Im Jahr 2013 ist das Thema „[Wirbelschleppen](#)“ in den Fokus der medialen Aufmerksamkeit gerückt. Gemeint sind Luftwirbel, die aufgrund des Strömungsausgleichs beim Fliegen an den Tragflächen entstehen und bei bestimmten Witterungsbedingungen über mehrere Minuten relativ stabil zu Boden sinken können. In einigen wenigen Fällen wurden dadurch im Flughafen-Umfeld Ziegel von Hausdächern abgedeckt. Im ersten Halbjahr 2013 gab es vermehrt Beschwerden über vermeintlich oder tatsächlich auf Wirbelschleppen zurückgeführte Schäden an Dächern im Anfluggebiet der neuen Landebahn Nordwest. Fraport initiierte daraufhin kurzfristig ein Dachinspektionsprogramm mit öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen. Im Frühjahr 2013 führten diese in einem definierten Gebiet Sichtprüfungen durch. Außerdem beauftragten wir das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit weiteren Untersuchungen. Um die Transparenz über gemeldete Schäden zu erhöhen, werden diese zudem in anonymisierter Form auf der Unternehmens-Homepage veröffentlicht.

Im Mai 2013 erging ein Planergänzungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, demzufolge Fraport verpflichtet ist, die Dächer von Häusern, die mit einer Höhe von unter 1.100 Fuß (335 Meter) überflogen werden, unter bestimmten Voraussetzungen vorsorglich zu sichern. Rund 3.000 Haushalte, hauptsächlich in den Gemeinden Flörsheim und Raunheim, sowie einige wenige Gebäude in Neu-Isenburg, Frankfurt, Hattersheim und Kelsterbach, haben Anspruch auf Sicherung.

Sie befinden sich hier: Gesellschaft



Gesellschaft

Mit dem Flughafen Frankfurt betreibt Fraport ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz und trägt damit maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in Deutschland und der Rhein-Main-Region bei. Die rund 78.000 Beschäftigten und 500 Betriebe machten den Flughafen Frankfurt 2012* zu Deutschlands größter lokaler Arbeitsstätte, und er schafft Beschäftigungsimpulse für viele Tausend weitere Arbeitsplätze in der Region. Zugleich belastet Fluglärm die Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen. Beide Aspekte, die positiven wie die negativen, begründen unsere große gesellschaftliche Verantwortung.

Als Arbeit- und Auftraggeber haben wir maßgeblichen Anteil an der ökonomischen **Wertschöpfung** und der Finanzierung öffentlicher Leistungen. Mit **Spenden und Sponsoring** unterstützen wir zahlreiche gemeinnützige Projekte in der Flughafen-Nachbarschaft, insbesondere solche im Bereich der Jugendförderung sowie sportliche und kulturelle Aktivitäten. Mit dem **Fraport-Umweltfonds** unterhalten wir ein Förderinstrument, dessen Schwerpunkte auf Klimaschutz, Umweltpädagogik und dem Erhalt der Biodiversität liegen. Zwei Fraport-eigene **Stiftungen** unterstützen gemeinnützige Arbeit beziehungsweise fördern die wissenschaftliche Forschung zu Luftverkehr und Mobilität der Zukunft. Die Fraport-Beschäftigten in Frankfurt und die unserer **Tochtergesellschaften im Ausland** verfolgen darüber hinaus auch eigene Projekte, die meist im sozialen Bereich angesiedelt sind.

*Die Zahlen für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Sie befinden sich hier: Gesellschaft > Wertschöpfung

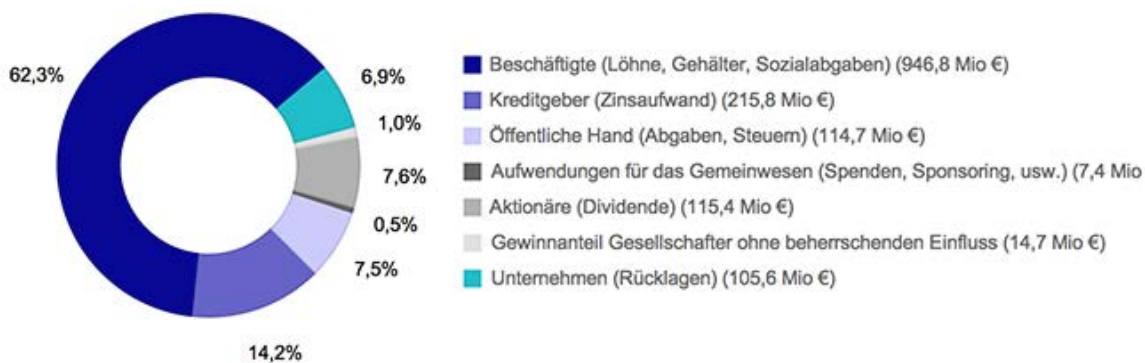


Wertschöpfung

Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und sozialen Stabilität an ihren Standorten. 2013 haben wir an unsere Beschäftigten rund 947 Millionen Euro an **Löhnen und Gehältern** gezahlt sowie zirka 115 Millionen Euro direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,561 Milliarden Euro.

Rund 73 Prozent (520 Millionen Euro) des **Auftragsvolumens** der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flughafen-Betreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen.

Unsere Wertschöpfung



Einen großen Beitrag zur Wertschöpfung in ihren jeweiligen Regionen leisten auch unsere **Konzerngesellschaften im Ausland**, beispielsweise durch die Zahlung von – gemessen am Landesniveau – überdurchschnittlichen Löhnen und Gehältern. Weiterführende Informationen zu den Auswirkungen auf unser Umfeld finden Sie auch in unserem **GRI-Content-Index**.

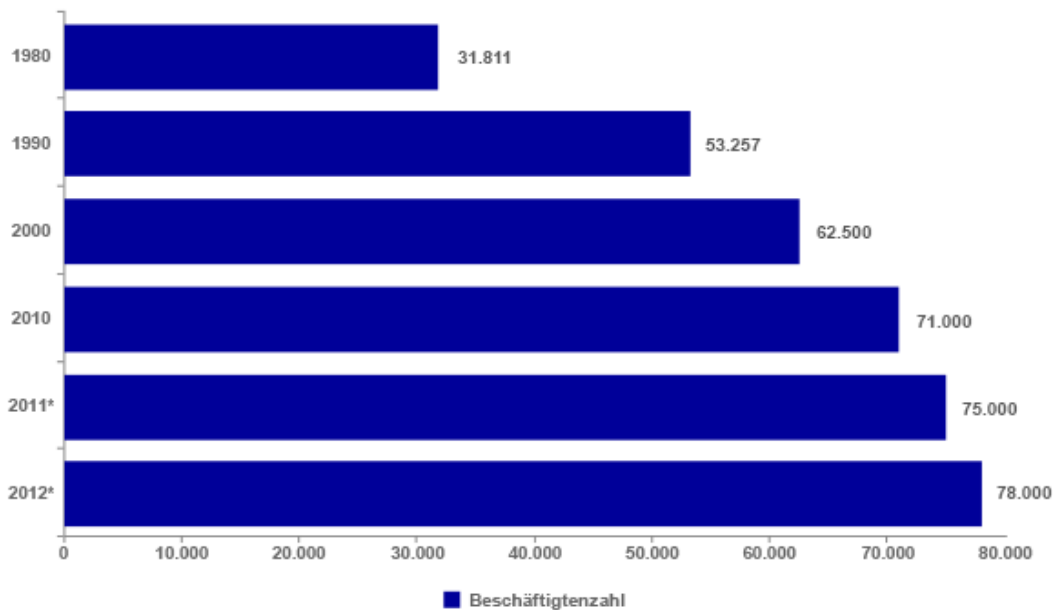
Flughafen als Standortfaktor



Der Flughafen Frankfurt ist für die Rhein-Main-Region ein wichtiger Standortfaktor. Zahlen des Statistischen Bundesamts belegen, dass Fracht- und Passagierflugzeuge im vergangenen Jahr Außenhandelswaren im Wert von 204 Milliarden Euro transportierten. Am Flughafen Frankfurt werden 50 Prozent des deutschen Luftfrachtaufkommens umgeschlagen. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen – insgesamt über 500 – haben sich im

Umfeld des Flughafens angesiedelt. Sie schätzen die Vorzüge der dortigen Infrastruktur und profitieren von den zahlreichen Flugverbindungen, die der Flughafen anbietet. Diese ermöglichen es den Firmen, ihre Kundenbeziehungen zu stärken und in globalen Wachstumsmärkten präsent zu sein. Alle am Flughafen angesiedelten Unternehmen und auch der Airport-Betreiber selbst geben weitere Beschäftigungsimpulse in ihrem Umfeld und ziehen unter anderem zahlreiche Dienstleister an.

Beschäftigtenentwicklung am Flughafen Frankfurt 1980-2012



* Beschäftigtenzahl inkl. The Squire und Gateway Gardens. Die Zahlen für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain

Fraport engagiert sich für den Wirtschaftsstandort FrankfurtRheinMain und die Metropolregion. Zu diesen Aktivitäten zählt die Mitarbeit in der „Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain“, an der sich 150 Unternehmen beteiligen. Als Mitbegründer ist Fraport hier seit 1996 aktiv und stellt die Geschäftsführung. Die Initiative arbeitet darauf hin, die Metropolregion auf wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und kultureller Ebene attraktiver zu gestalten und sie damit im Wettbewerb der Standorte bestmöglich zu positionieren.

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

HOLM: Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft

Mit dem House of Logistics and Mobility existiert am Standort Frankfurt ein Zentrum für interdisziplinäre und anwendungsorientierte Projektarbeit, Forschung sowie Aus- und Weiterbildung rund um Logistik, Mobilität und angrenzende Disziplinen. Fraport bezuschusst mit dem HOLM eine innovative Plattform für den Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Zu den Finanziers gehören außerdem das Land Hessen, die Stadt Frankfurt und die Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH. Hochschulen, Unternehmen und andere Institutionen finden hier Zugang zu exzellentem Know-how und neuen Kooperationen. Unter anderem sollen auch praxistaugliche Konzepte für nachhaltige Mobilität entworfen werden.

Sie befinden sich hier: Gesellschaft > Freiwilliges Engagement



Freiwilliges Engagement

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

Seit 2003 fördert Fraport den Verein „[Luftfahrt ohne Grenzen](#)“ (LOG), der Hilfsflüge in Katastrophengebiete organisiert. Über Spenden unterstützen wir die Vereinstätigkeit, und Fraport-Auszubildende können im Rahmen des „Durchlaufs“ einige Wochen dort mitarbeiten. Außerdem hilft Fraport beim Beladen der Flugzeuge, die für verschiedene Projekte der LOG zum Einsatz kommen. Ein aktuelles Beispiel ist das Hilfsprojekt „Syrien“. Im August und November 2012 sowie im Januar 2013 wurden rund 200 Tonnen Hilfsgüter per Frachtflieger nach Adana/Türkei transportiert, um syrische Flüchtlinge an der türkischen Grenze zu unterstützen. Im November 2013 brachte eine Boeing 747 insgesamt 100 Tonnen Hilfsgüter und zwei Stromgeneratoren für die Opfer des Taifuns Haiyan auf die Philippinen.

Spenden und Sponsoring



Seit vielen Jahren fördern wir unterschiedliche sportliche, soziale, kulturelle und ökologische Aktivitäten in der Umgebung des Flughafens Frankfurt. Über 1.500 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen haben wir im Jahr 2013 mit [Spenden oder Sponsoring](#) unterstützt. Deren Höhe betrug insgesamt 5,5 Millionen Euro. Sie gingen beispielsweise an Einrichtungen für Behinderte, für krebskranke Kinder, an die Deutsche Knochenmarkspenderdatei, das Deutsche Rote Kreuz, den Malteser-Hilfsdienst, die Aids-Hilfe und viele mehr. Vereine, Umweltverbände, Kommunen und andere gemeinnützige Institutionen haben zudem die Möglichkeit, aus dem [Fraport-Umweltfonds](#) finanzielle Unterstützung für ihre Arbeit zu erhalten.

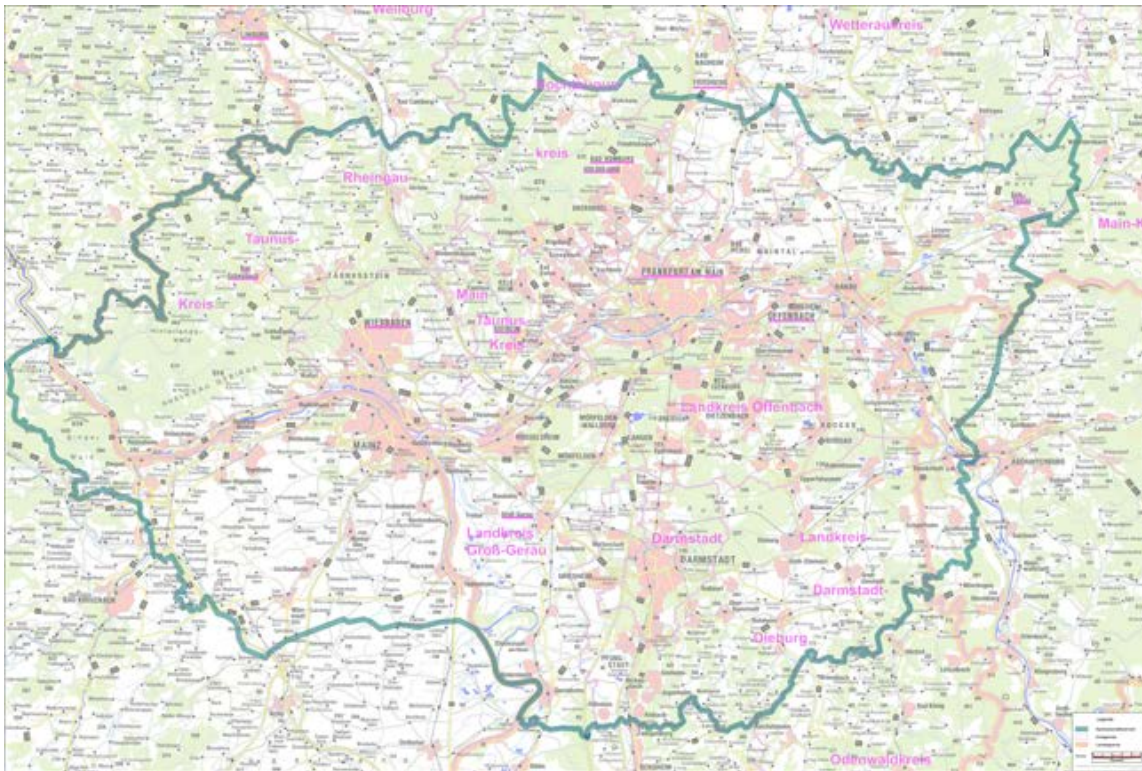
Unser Spenden- und Sponsoring-Engagement in der Region Rhein-Main ist auf ein definiertes regionales Gebiet, den „Nachbarschaftsrahmen“, begrenzt. Fraport unterstützt Projekte, die innerhalb der gekennzeichneten Fläche in der unten stehenden Abbildung liegen. Mit Inbetriebnahme der neuen Flugrouten ist dieses Gebiet größer geworden.

Den Download unseres Nachbarschaftsrahmens finden Sie [hier](#).

Schwerpunkte der Spendenvergabe

Der Fokus unserer Spendenaktivitäten liegt auf den fünf Bereichen Pädagogik, Integration, Soziales, Sport und Kultur. Im Segment Pädagogik fördern wir in erster Linie Bildungsprojekte. Hierbei geht es nicht nur um die Vermittlung von Inhalten. Vielmehr soll das Umfeld der Kinder positiv verändert, sollen soziale Benachteiligungen ausgeglichen, Bildungschancen verbessert sowie physische und psychische Hilfestellungen für Menschen mit bestimmten Defiziten geleistet werden.

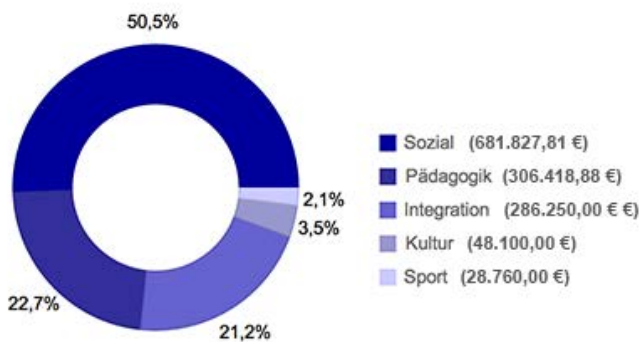
In den Bereichen Integration und Soziales fördert Fraport Maßnahmen, die hilfsbedürftigen Menschen Unterstützung



bieten oder Jugendlichen einen Einstieg ins Berufsleben ermöglichen.

Unsere Kooperationspartner sind ausgewählte Einrichtungen mit innovativen Konzepten. Die von uns geförderten Projekte sind langfristig angelegt, um größtmögliche Erfolge zu erzielen. Außerdem engagieren wir uns seit vielen Jahren im Sport und unterstützen kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen.

Spendensegmente



Fraport hat 2013 erneut auf Weihnachtsgeschenke für Geschäftspartner verzichtet. Stattdessen floss am Jahresende eine Spende in Höhe von 70.000 Euro an gemeinnützige Projekte und Initiativen in der Rhein-Main-Region. Insgesamt wurden 1,4 Millionen Euro an Vereine und karitative Einrichtungen vergeben.

Sponsoring

Fraport ist einer der großen Sport- und Kulturförderer der Region Rhein-Main. Zahlreiche Vereine, Veranstaltungen und Einrichtungen profitieren von unserer Unterstützung von insgesamt 4,1 Millionen Euro. Vor allem Vereine nehmen heute verstärkt integrierende und sozialisierende Aufgaben wahr, die oftmals nur mit der Hilfe von Sponsoren geleistet werden können.

In der Region Rhein-Main ist Fraport einer der größten **Förderer des Sports**, das Engagement umfasst sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS oder Eintracht Frankfurt. In den Bereichen Kultur und Bildung unterstützt Fraport das Rheingau Musik Festival und die Weilburger Schlosskonzerte. Durch Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen **Städel Museum**, **Schirn Kunsthalle Frankfurt** und

Liebieghaus fördern wir kunstpädagogische Programme für Kinder und Jugendliche. Darüber hinaus haben wir 2013 die Konzertreihe „Weltenbummler“ der Centralstation Darmstadt unterstützt.

Wege in den Beruf



Zu unserem freiwilligen Engagement gehört unser Angebot, Menschen eine bessere berufliche Perspektive zu ermöglichen. Mit unseren Projekten erzeugen wir nicht nur einen Mehrwert für das Rhein-Main-Gebiet, sondern sichern auch Fachkräfte für Fraport.

Chancen für arbeitslose Jugendliche – Programm „Jugend Mobil“

Um arbeitslosen Jugendlichen bessere berufliche Chancen zu eröffnen, führen wir seit 1999 gemeinsam mit der Agentur für Arbeit das Programm „Jugend Mobil“ (JUMO) durch. Ziel ist es, arbeitslose Männer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren zu stabilisieren, im Arbeitsprozess zu qualifizieren und sie in die Arbeitswelt zu integrieren. Die Teilnehmer absolvieren im Bereich Bodenverkehrsdienste bei Fraport ein zweijähriges Qualifizierungsprogramm, das die berufliche Tätigkeit mit gezielten Schulungsmaßnahmen verknüpft. Während der Maßnahme sind sie bei unserer Personalservicetochter Airport Personal Service GmbH (APS) angestellt. Seit dem Start des Projekts wurden 265 junge Erwachsene in das Programm aufgenommen. Bisher konnten 165 Teilnehmer in ein dauerhaftes Beschäftigungsverhältnis aufgenommen werden, 45 befinden sich noch in Ausbildung. 55 junge Menschen schieden aus dem Programm aus. 132 Männer absolvierten die IHK-Prüfung, 39 erreichten die Meisterebene und einer ist bereits Gruppenleiter.

Berufsvorbereitungsprogramm „Startklar“

Schlechte Schulnoten, zu viele Fehlzeiten, kein überzeugendes Auftreten – Gründe für missglückte Bewerbungen sind vielfältig. Oft aber sind junge Menschen, denen dies passiert, durchaus in der Lage, eine Ausbildung erfolgreich abzuschließen. Um ihr Potenzial zu entwickeln, hat Fraport das Programm „Startklar“ aufgelegt.

In Kooperation mit der [Agentur für Arbeit Frankfurt am Main](#), der [IHK Frankfurt am Main](#) sowie der [Pittler ProRegion Berufsausbildung GmbH](#) werden jedes Jahr zwölf Bewerber auf den Berufseinstieg vorbereitet. In einem achtmonatigen Qualifizierungsprogramm erhalten sie Gelegenheit, Defizite abzubauen und am Ende ihre Ausbildungsreife unter Beweis zu stellen. Dabei sollen sie lernen, sich Problemen zu stellen und eigene Lösungsansätze zu entwickeln. Voraussetzung für die Teilnahme ist der Nachweis technischer Affinität, geprüft durch die Agentur für Arbeit, und eine erkennbare Motivation. Das Programm enthält praktische und fachtheoretische Elemente, wird von einem Sozialpädagogen begleitet und durch ein regelmäßiges Sportprogramm abgerundet.

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

„Neustart mit Sicherheit“

Mit dem Förderungsprogramm „Neustart mit Sicherheit“ haben Fraport und das [Berufsförderungswerk Frankfurt am Main](#) (BFW) im Jahr 2013 eine Kurzqualifizierung von drei bis sechs Monaten für Menschen mit körperlicher Behinderung entwickelt, die ihnen den Zugang zum Arbeitsmarkt ermöglicht. Die Teilnehmer werden in den Arbeitsbereichen Personal- und Warenkontrolle sowie Fluggastkontrolle ausgebildet. Damit wird ihnen die Möglichkeit eröffnet, trotz körperlicher Einschränkungen im Sicherheitsbereich des Flughafens zu arbeiten. Eine Einstellungsoption besteht danach bei Fraport oder einer ihrer Tochtergesellschaften. Der operative Start des Programms ist 2014 vorgesehen.

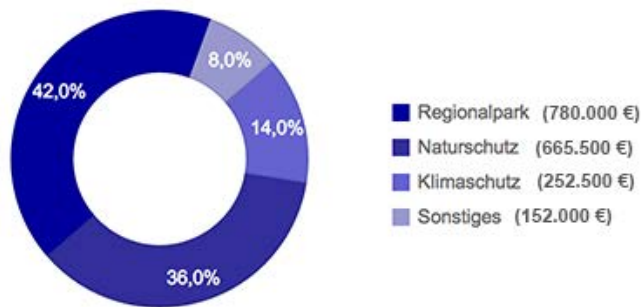
Umweltfonds



Der 1997 gegründete [Fraport-Umweltfonds](#) unterstützt mit finanziellen Mitteln Natur- und Umweltschutzprojekte, ökologische Forschungsvorhaben und Umweltbildungsmaßnahmen in der Region Rhein-Main. Förderschwerpunkte sind Klimaschutzprojekte und die Erforschung des Klimawandels, der Erhalt der Biodiversität in der Rhein-Main-Region sowie umweltpädagogische Projekte. Wir kooperieren mit Städten und Gemeinden, Naturschutzverbänden, Vereinen und Bildungseinrichtungen.

Seit der Gründung des Umweltfonds wurden mit seinen Mitteln über 800 Projekte mit knapp 34 Millionen Euro gefördert. Im Jahr 2013 flossen rund 1,85 Millionen Euro in entsprechende Projekte. Bis 2014 ist über die Hälfte der finanziellen Mittel für Klimaschutz und den Erhalt der Biodiversität vorgesehen. Das größte einzelne Förderprojekt des Umweltfonds ist seit 1997 der [Regionalpark RheinMain](#).

Segmente Umweltfonds 2013



Regionalpark RheinMain

Das Gebiet um den Flughafen Frankfurt weist offene und kontrastreiche Landschaften auf, die weit in dicht besiedelte Gebiete hineinreichen. Die gemeinnützige Gesellschaft [Regionalpark Ballungsraum RheinMain](#) bewahrt und gestaltet diese Naturflächen und verbindet sie mit einem Wegenetz. Damit trägt der Regionalpark wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Seit der Gründung des Umweltfonds erhielt der Regionalpark RheinMain knapp 15,3 Millionen Euro für die Umsetzung verschiedener Projekte. Die Regionalparkrouten sollen zu einem Netz von fast 1.500 Kilometern ausgebaut werden. Damit wird der Regionalpark im Ballungsraum sichtbarer und die Naturlandschaften der Region für Erholungssuchende erschlossen. Bis 2013 wurden in rund 50 Kommunen rund 220 Teilprojekte realisiert und ausgeschilderte Routen von knapp 550 Kilometern Länge geschaffen. Bereits fertiggestellt ist eine 190 Kilometer lange Rundroute rund um Frankfurt, die insgesamt 35 Kommunen verbindet.

„Fraport Regionalpark Open“

Im Juni 2013 richtete Fraport mitten in Frankfurt die zweite Auflage der [„Fraport Regionalpark Open – das Festival für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben“](#) aus. Zwei Tage lang bot das von Fraport und dem Regionalpark RheinMain organisierte Mobilitätsfestival zahlreichen Laien und Experten ein Forum, um neue Antriebstechniken kennenzulernen und sich über Visionen für nachhaltige Fortbewegung im Rhein-Main-Gebiet auszutauschen.

Initiative „Frankfurter Garten“

Seit Mai 2013 ist der Danziger Platz im Frankfurter Ostend begrünt und belebt. Auf dem bisher brachliegenden und unansehnlichen Platz wurde auf Initiative des neu gegründeten und unter anderem vom Umweltfonds unterstützten [Vereins Frankfurter Garten e. V.](#) ein öffentlicher Stadtgarten mit mittlerweile über 50 Hochbeeten errichtet. Fraport fördert damit das Zusammenleben in der Stadt und leistet einen positiven Beitrag zur Stadtentwicklung. So wird das Bewusstsein für den Wert von innerstädtischen Freiräumen geschärft.

Fraport unterstützt Lorenzpark der Eugen-Kaiser-Schule in Hanau

Aus den Mitteln des Umweltfonds unterstützte Fraport im Januar 2013 die Eugen-Kaiser-Schule in Hanau mit einer Spende in Höhe von 100.000 Euro. Die Fördersumme dient der Errichtung eines Übungsgartens für angehende Fachkräfte im Garten- und Landschaftsbau mit einer Fläche von 6.000 Quadratmetern. Mit den Fördermitteln entsteht künftig eine Lernlandschaft, die Garten- und Landschaftsbauern eine praktische Ausbildung erlaubt. Benachbarten Einrichtungen wie Kindertagesstätten oder Grundschulen dient die Stätte als „grünes Klassenzimmer“ für umweltbezogene Unterrichtsprojekte. Und auch die Bewohner des gegenüberliegenden Seniorenheims profitieren beispielsweise vom eigens für sie angelegten „Duftpfad“ in der Anlage.

Neues Besucherzentrum im Naturschutzgebiet Kühkopf-Knoblochsau

Mit 100.000 Euro fördert Fraport die Einrichtung eines neuen Besucher- und Informationszentrums für das südhessische Naturschutzgebiet Kühkopf-Knoblochsau. Die Einrichtung, die unter anderem vom Land Hessen, dem Landkreis Groß-Gerau und den umliegenden Kommunen getragen wird, soll ihre Besucherinnen und Besucher über das größte hessische Naturschutzgebiet und die Bedeutung der Rheinauenlandschaft informieren. Die Fördermittel fließen in den Aufbau einer Ausstellung im Hofgut Guntershausen. Der denkmalgeschützte Bau an einem Altrheinarm bei Stockstadt wird mit Ausstellungsflächen, einem Schülerlabor sowie Seminar-, Werkstatt- und Vortragsräumen für das neue Besucherzentrum ausgestattet.

Innovative Atmosphärenforschung

Seit 2009 unterstützen wir über den Umweltfonds in Zusammenarbeit mit der zivilen Luftfahrt das [Projekt CARIBIC](#) zur Atmosphärenforschung. Gefördert wird es unter anderem von der Lufthansa und seit 2009 auch von Fraport mit bislang 800.000 Euro.

Umweltbildung

Der Fraport-Umweltfonds fördert auch Initiativen, die Wissen über ökologische Zusammenhänge an Kinder und Jugendliche vermitteln. Hierzu kooperieren wir mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen. Seit 2007 finanziert der Umweltfonds beispielsweise für Kindertagesstätten und Schulklassen naturkundliche Exkursionen und Vorträge mit dem [Diplom-Biologen Dr. Frank Reinhardt](#) und der [Tierreferentin Petra Kipper](#). Das Programm ist für Schulen und Kindertagesstätten innerhalb des Nachbarschaftsrahmens kostenfrei.

Stiftungen



Über die unternehmenseigene, 1986 gegründete Erich-Becker-Stiftung fördert Fraport deutschlandweit wissenschaftliche Arbeiten zu den Themen Luftverkehr, Logistik und Mobilität der Zukunft. Die [Fraport-Stiftung ProRegion](#) engagiert sich für die Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der Region Rhein-Main.

Erich-Becker-Stiftung

Die [Erich-Becker-Stiftung](#) wurde 1986 auf Initiative des damaligen Vorstandsvorsitzenden Erich Becker unter dem Namen „Flughafen Frankfurt Main Stiftung“ gegründet und 2004 zu seinen Ehren umbenannt. Stiftungszweck ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung zu Themen des Luftverkehrs, der Mobilität und der Logistik. Im Jahr 2012 wurde dieses Spektrum um den Schwerpunkt Nachhaltigkeit und Mobilität der Zukunft ergänzt. Mit den Erträgen aus dem Stiftungskapital von 1,53 Millionen Euro werden Stipendien und Projekte sowie Preise für besondere wissenschaftliche Leistungen finanziert. Bis Ende 2013 hat die Erich-Becker-Stiftung 754 Diplomarbeiten, 228 Dissertationen und 88 weitere Projekte, darunter auch 12 Habilitationen unterstützt. Seit 1988 wurden Mittel in Höhe von 2,8 Millionen Euro bewilligt. Um den Austausch von Wissen und den Praxisbezug zu fördern, richtete die Stiftung 2013 zum dritten Mal einen Workshop mit ehemaligen Stipendiaten aus.

Stiftung ProRegion

Die Förderung der Berufsbildung hat bei der Fraport AG bzw. ihrem Vorläuferunternehmen, der Flughafen Frankfurt/Main AG, Tradition. Seit den 1980er-Jahren werden regionale Ausbildungsprojekte aus Gesellschaftsmitteln gefördert. Um diese Aktivitäten zu verstetigen und auf eine dauerhaft gesicherte finanzielle Grundlage zu stellen, wurde im Juli 1999 die Stiftung ProRegion gegründet. Sie verfügt über ein Stiftungskapital in Höhe von 6,11 Millionen Euro. Seit 2006 ist die Stiftung außerdem am Gesellschaftskapital der Pittler ProRegion Berufsausbildung GmbH in Langen mit einer Million Euro beteiligt. Die Stiftung hält damit knapp 45 Prozent der Anteile an der Gesellschaft. Die ProRegion fördert vorrangig Projekte, Institutionen und Einrichtungen, die die Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit der Zielgruppe verbessern. Die größten Zuwendungsempfänger haben ihren Sitz in Frankfurt am Main. Im November 2013 hat die Stiftung Fördermittel für Modellprojekte zur Lehrerqualifizierung im Rahmen der Berufsvorbereitung und -orientierung für die Jahre 2014 und 2015 in Höhe von insgesamt 65.000 Euro bewilligt. Insgesamt beliefen sich die Förderzusagen im Jahr 2013 auf 519.000 Euro.

Hilfe für Kinder in Ungarn und Rumänien



Seit vielen Jahren reist Fraport-Mitarbeiter Helmut Hofmann mit weiteren Beschäftigten des Konzerns zu Kinderheimen nach Ungarn und Rumänien und bietet dort seine Hilfe an. Tradition hat bereits die jährliche Weihnachtspäckchen-Sammelaktion: Fraport-Beschäftigte packen Päckchen für Kinder in Waisenhäusern, Behinderteneinrichtungen und arme Familien in Rumänien und Ungarn. Insgesamt kamen 5.710 Pakete im Jahr 2013 zusammen, nicht zuletzt dank der Beteiligung von Beschäftigten des Hessischen Rundfunks und des ZDF, den Behindertenwerkstätten Kaltenhof sowie einigen Kitas und Schulen aus der Region. Hofmann brachte die Weihnachtspakete in mehreren Touren zu den Kindern. Fraport bezahlte das benötigte Benzin und stellte einen Teil der Fahrzeuge zur Verfügung. Auf seinen Fahrten wurde Hofmann schon häufig von weiteren Fraport-Mitarbeitern begleitet, Vorstandsmitglieder eingeschlossen.

Best-Practice-Beispiel



ZING – Zeitung in der Grundschule

Mit dem Ziel, Grundschulern das Medium Zeitung näherzubringen und die Lese- und Schreibfähigkeit der Schüler zu fördern, ist Fraport bereits 2008 eine mehrjährige Kooperation mit dem IZOP-Institut für Lehrerfortbildung und der Frankfurter Neuen Presse eingegangen. Die Schüler lernen bei den Kooperationsprojekten durch eigene Recherchen die Arbeit eines Journalisten kennen. Für das zeitlich unbegrenzte Projekt stellen wir jährlich 60.000 Euro zur Verfügung. 2013 haben wir unsere Aktivitäten weitergeführt. So hat Fraport einen ZING-Workshop für 30 Grundschullehrerinnen und -lehrer aus der Region veranstaltet. 21 Grundschulklassen recherchierten zu vorgegebenen Flughafen-Themen und schrieben ihre Artikel für die Frankfurter Neue Presse und die Taunus Zeitung. Einige Presstexte aus dem Jahr 2013 können unter [ZING](#) eingesehen werden.

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Förderung von Projekten zur Unterstützung der gesellschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in den Bereichen Bildung, Integration, Ausgleich sozialer Benachteiligung und Gesundheitswesen	2014	2013 wurden über 1.500 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch die Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement
Förderung von Projekten mit Umweltbezug in der Region Rhein-Main, insbesondere mit den Schwerpunkten Biodiversität, Klimaschutz und Umweltbildung	2014	2013 wurden 60 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch den Umweltfonds der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement
Verbesserung des regionalen Ausbildungsplatzangebots	2020	2013 wurden 31 Projekte in der Region finanziell durch die Stiftung Pro Region der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement
Förderung von wissenschaftlichen Arbeiten zu den Themen zukunftsfähiger Luftverkehr und Mobilität	2020	2013 wurden 24 wissenschaftliche Arbeiten und Projekte durch die Erich-Becker-Stiftung der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement

Sie befinden sich hier: Eigentümer



Eigentümer

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, gelistet. Die größten Aktionäre sind das Land Hessen (31,37 Prozent) und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,03 Prozent).

Aktionär	Anteil
Land Hessen	31,37 %
Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	20,03 %
Deutsche Lufthansa AG	8,46 %
Lazard Asset Management LLC	3,16 %
RARE Infrastructure Limited	3,06 %
Free Float	33,92 %

Im Sinne unserer Anleger ist es für uns in diesem Zusammenhang wichtig, dauerhaft Werte zu schaffen und langfristig erfolgreich zu sein.



Governance und Compliance

Der Leitsatz „Nachhaltigkeit sichern“ ist Bestandteil der „[Agenda 2015](#)“, die auf Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele entwickelt wurde. Aus den Kernelementen dieser Agenda leiten sich die strategischen Herausforderungen und die zur ihrer Bewältigung erforderlichen Maßnahmen ab.

Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards, wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO). Verbindlich sind ferner Fraport-eigene Grundsätze und interne Richtlinien, wie beispielsweise der [Fraport-Corporate-Governance-Kodex](#) oder die [Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten](#).

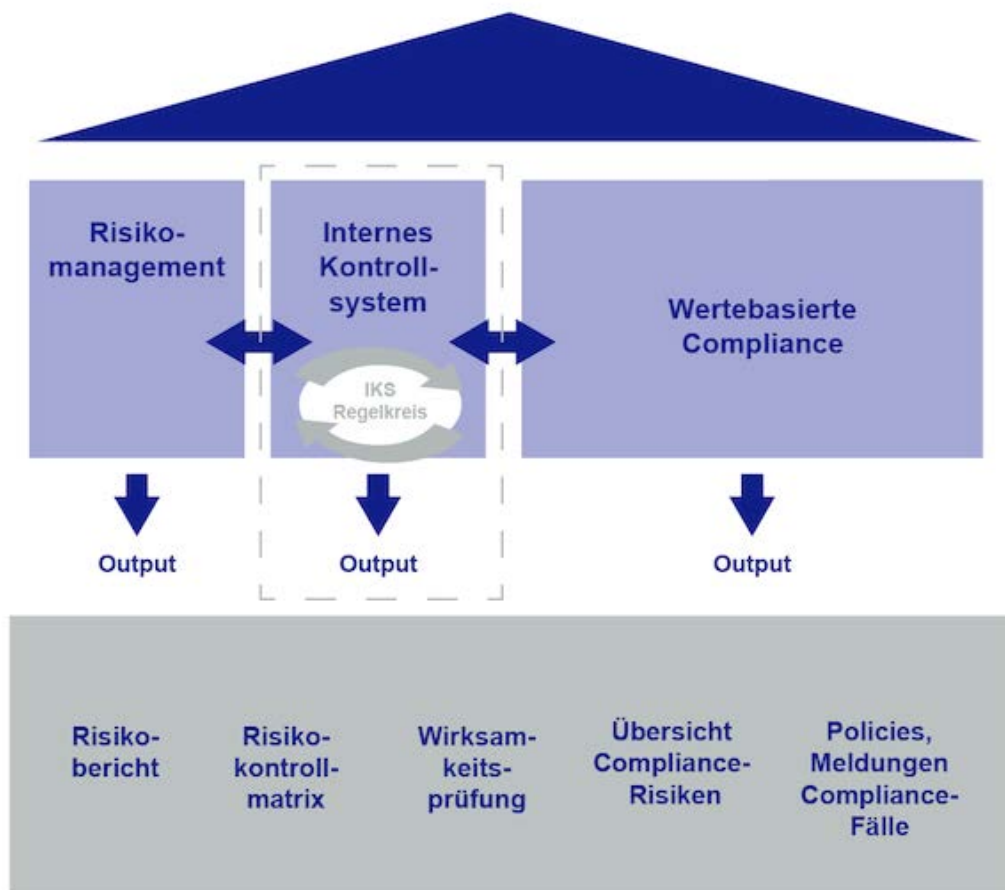
Einen detaillierten Corporate-Governance-Bericht, den Bericht des Aufsichtsrats zur Corporate Governance sowie die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB finden Sie im [Fraport-Geschäftsbericht 2013](#), Seite 16.

Risiko- und Compliance-Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem



Geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen, unter anderem durch das Bilanzmodernisierungsgesetz und Änderungen im deutschen Aktiengesetz, veranlassten Fraport 2012 zur Einführung eines integrierten Risiko- und Compliance-Managementsystems. Dieses verknüpft das bestehende Risikomanagementsystem mit dem Internen Kontrollsystem (IKS) und führt es zudem mit dem Compliance-Managementsystem zusammen. Das integrierte Risikomanagementsystem folgt einem risikoorientierten Ansatz gemäß „COSO II“ (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzberichterstattung und Compliance ab.

Dies sichert eine zielgerichtete und effiziente Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen.



Um ein einheitliches Risikoverständnis im Fraport-Konzern zu schaffen, wurde 2013 die Einführung des zentralen IKS, das die wesentlichen Prozessrisiken mit ihren korrespondierenden Kontrollen aufnimmt und auf Effektivität überwacht, weiter vorangetrieben. Hervorzuheben ist dabei die Einbindung aller ausländischen Beteiligungsluftflughäfen sowie wesentlichen Tochterunternehmen am Standort Frankfurt.

Ferner wurden die Mitarbeiterschulungen weitergeführt, mit denen sichergestellt wird, dass das neue IT-System korrekt gehandhabt wird. Informationen und Details zum Risikomanagementsystem und dem IKS finden Sie im [Fraport-Geschäftsbericht 2013](#), Seite 67.

Managementsysteme (MS)

Das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement sind in einem Managementsystemverbund zusammengeführt. Ziel der MS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu sichern beziehungsweise zu verbessern.

Um die Wirksamkeit des Vorgehens zu prüfen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren, wurde bereits 1996 bei der Fraport-Muttergesellschaft eine Zertifizierung gemäß der internationalen Norm ISO 9001 erfolgreich abgeschlossen. Ab dem Jahr 2000 wurde die Zertifizierung auf weitere Konzernunternehmen und Beteiligungen ausgedehnt. Dies erfolgt seit 2006 in einem erweiterten Zertifizierungsverbund, der die wesentlichen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften – das sind derzeit 18 – umfasst. Interne Audits sichern das hohe Niveau der Prozessqualität; gegebenenfalls werden Verbesserungen mit den jeweiligen Verantwortlichen erörtert.

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

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

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

Validierung nach EMAS/Zertifizierung nach ISO 14001

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

- PDF-Download: „Verkürzte Umwelterklärung 2013“

Schwerpunkte unseres Umweltmanagements bilden die Themen **Klimaschutz**, **Luftqualität** sowie **Natur- und Ressourcenschutz**. Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine Umweltpolitik für den gesamten Konzern verabschiedet. Sie basiert auf einem vorsorgenden Ansatz im Umgang mit natürlichen Ressourcen und verpflichtet uns zu umweltgerechtem Vorgehen bei allen Geschäftsaktivitäten. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zugute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

- PDF-Download: „Umweltpolitik“
- PDF-Download: „Grundsätze zur Umweltpolitik“

Compliance und Codes of Conduct



Als weltweit tätiges Unternehmen trägt Fraport national wie international Verantwortung. Fraport begreift Compliance als Übereinstimmung der geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen. Compliance ist als Risikomanagement mit einem präventiven Fokus zu verstehen. Indem Risiken vermieden werden, dient regelgerechtes, vorschriftsgemäßes und ethisch korrektes Verhalten auch unseren wirtschaftlichen Interessen.

Im Sinne verantwortungsvoller Unternehmensführung hat Fraport sich zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des **UN Global Compact**, den OECD-Leitsätzen und den **ILO-Kernarbeitsnormen** aufgeführt sind, verpflichtet. Um diese Regeln noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 zwei eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten auf die Einhaltung grundlegender Prinzipien verpflichtet. Die „Fraport-Policy“ bildet das Dach, unter dem die Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns zusammengefasst sind.

Aufbau des internen Regelwerks bei der Fraport AG



Einhaltung der Menschenrechte

Fraport respektiert die kulturelle, ethnische, soziale, politische und rechtliche Vielfalt aller Nationen und Gesellschaften. Im Rahmen des **Diversity-Managements** machen wir die Verschiedenheit unserer Beschäftigten bewusst zum Bestandteil von Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult.

Als Repräsentant der höchsten Ebene in der Organisation trägt der Vorstandsvorsitzende die Verantwortung für Menschenrechtsaspekte im Fraport-Konzern. Aufgrund der wesentlichen Bedeutung des Themas Menschenrechte haben wir es als substanziellen Bestandteil in unsere konzernweit geltenden Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten aufgenommen.

Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu einer offenen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs. Im Fraport-Konzern waren 2013 93 Prozent der Beschäftigten von **Kollektivvereinbarungen** erfasst.

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

Vom WerteManagementsystem zur wertebasierten Compliance

2007 hat sich Fraport zu den **UN Global Compact-Prinzipien** bekannt. An diese Standards anknüpfend, entschlossen wir uns 2012, das bislang im Wesentlichen auf Antikorruptionsmaßnahmen fokussierte WerteManagementsystem (WMS) inhaltlich weiterzuentwickeln. Die neuen **Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** sowie **Lieferanten** sind nun wesentlicher Bestandteil bei der Neuausrichtung der wertebasierten Compliance. Seit 2012 umfassen die Due-Diligence-Prüfungen im Rahmen von Akquisitionsprojekten auch die Analyse der Integrität von (potenziellen) Geschäftspartnern.

Der Zentralbereich Compliance, Werte- und Risikomanagement (CWR) ist seit Oktober 2012 zuständig für Entwicklung, Aufbau, Berichterstattung und Organisation des Regelbetriebs des Compliance-Managementsystems (CMS) der Fraport AG. Er berichtet in regelmäßigen Abständen über den Vorstandsvorsitzenden an den Vorstand und den Aufsichtsrat zu Fragen der Compliance einschließlich Informationen aus den Hinweisgebersystemen und über vom CWR bearbeitete Compliance-Verstöße. Schwerpunkt im Jahr 2013 war die stärkere Vernetzung dezentral aufgestellter Compliance-Beauftragter innerhalb der verschiedenen Fraport-Bereiche und Mehrheitsbeteiligungen. Die Compliance-Relevanzanalyse wird kontinuierlich weitergeführt.

Das Compliance Board unterstützt die Leitung CWR bei der Ausgestaltung, dem Betrieb und der Weiterentwicklung des CMS. Es ist das zentrale Gremium zur Vernetzung fachbereichs- und schnittstellenbezogener Themen und beschäftigt sich mit der Behandlung wesentlicher Compliance-Verstöße.

Ausrollung der Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten

Gemäß der Fraport-Policy verpflichten wir sowohl alle Beschäftigten als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf die im „**Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG**“ und im „**Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG**“ definierten Standards. Insgesamt wurden 26 Beteiligungen identifiziert, bei denen die Kodizes sukzessive eingeführt werden. 2013 ist dies bei zwölf Beteiligungen, hauptsächlich am Standort Frankfurt, per Geschäftsführungsbeschluss erfolgt. Bei sieben Unternehmen, darunter unsere Flughäfen in Lima, Antalya sowie Varna und Burgas, erfolgt die Einführung im ersten Quartal 2014, in den restlichen ist sie im laufenden Jahr geplant. In vier Beteiligungen waren entweder gleichwertige Kodizes vorhanden oder die Managementverträge laufen kurzfristig aus.

Hinweisgebersysteme

Ein Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte elektronische und zertifizierte **Hinweisgebersystem BKMS®**. Fraport-Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden können hiermit anonym Hinweise zu Unregelmäßigkeiten über eine Online-Kommunikationsplattform einreichen. Der Zugang erfolgt über die Fraport-Webseite.

Bei Fraport nimmt seit Dezember 2011 eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegen. Seit 2003 ist für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Standort Frankfurt auch eine interne Vertrauensperson als Ansprechpartner anwesend.

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

Datenschutz

Der Beauftragte für den Datenschutz (DSB) ist bei Fraport im Vorstandsressort des Arbeitsdirektors angesiedelt. Seine Aufgabe ist es, im Unternehmen auf die Einhaltung des Datenschutzes hinzuwirken und die Fachbereiche bei der Ausführung zu unterstützen. Zu seinen Pflichten zählt die Überwachung der ordnungsgemäßen Anwendung der bei Fraport eingesetzten Datenverarbeitungsprogramme sowie die Beschäftigten, die mit der Verarbeitung personenbezogener Daten betraut sind, mit den Erfordernissen und Vorschriften des Datenschutzes vertraut zu machen. Hierzu setzt Fraport seit 2011 ein unternehmensweites Schulungsprogramm auf Basis von E-Learning ein, das den Beschäftigten über das Fraport-Intranet zur Verfügung steht.

Die einzelnen Unternehmensbereiche haben sogenannte Datenschutz-koordinatoren benannt. Diese unterstützen den Datenschutzbeauftragten in den jeweiligen Fachbereichen.

Hinsichtlich des Kameraeinsatzes bei Fraport verabschiedete darüber hinaus der Vorstand für die kameranutzenden Unternehmensbereiche die Funktion des sogenannten Videobeauftragten. Dieser unterstützt den Datenschutzbeauftragten bei der Sicherstellung des Datenschutzes bei Kamera- und Videoeinsätzen am Flughafen.

Beschaffung



Die Fraport-Muttergesellschaft erteilte im Jahr 2013 Aufträge mit einem Gesamtvolumen von rund 714 Millionen Euro. Rund 73 Prozent (520 Millionen Euro) des Auftragsvolumens gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet und das, obwohl wir als Sektorenauftraggeber Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen. Der hohe Anteil dürfte der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Rhein-Main-Region zuzurechnen sein. Mehr als 94 Prozent aller Aufträge hatten einen Wert von weniger als 10.000 Euro und gelten deshalb als mittelstandsfreundlich.

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

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

Unsere Lieferantenstrukturanalyse hat ergeben, dass wir 2013 lediglich zwei Aufträge an Unternehmen in sogenannten Countries of Concern vergeben haben. Die jeweiligen Überprüfungen haben jedoch keine Anhaltspunkte für Verstöße gegen unsere Beschaffungskriterien oder den Code of Conduct für Lieferanten ergeben.

Engagement in Beschaffungsmassnahmen

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

Status Zielerreichung



<i>Ziel</i>	<i>Laufzeit</i>	<i>Maßnahme</i>	<i>Status</i>
Konzernweite Implementierung eines Integrierten Risiko- und Compliance- Managementsystems	2012/13	Festlegung strategischer Ziele und Prioritäten für die Implementierung	Verabschiedung Compliance- Managementsystem (CMS) und GO Compliance Board Mitte März 2013. Roll-out Konzept für Integriertes Risikomanagementsystem (RMS) und CMS einschließlich Internes Kontrollsystem für Konzerngesellschaften liegt vor. CMS für den Konzern

			wird juristisch geprüft. Compliance-Relevanzanalyse und Weiterentwicklung CMS unterliegen Bearbeitungsstau wegen staatsanwaltlicher Ermittlungen. Weiterentwicklung RMS im 4. Quartal 2013
		Konzeption und Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen, Aufbau dezentraler CMS-Strukturen und Abstimmung des Schulungskonzepts für die Beteiligungen	Kick-off mit inländischen Gesellschaften im März 2013 Kick-off dezentrale Compliance-Beauftragte der Fraport im Sept. 2013. Jetzt vierteljährlicher Regeltermin. Große Mehrheitsbeteiligungen im Ausland wurden besucht und informiert.
Konzernweite Beachtung des Fraport-Verhaltenskodexes durch die Beschäftigten sicherstellen	2014	Sensibilisierung und Schulung der Fraport-Mitarbeiter durch E-Learning und Präsenzveranstaltungen, sukzessive Einführung des Verhaltenskodexes im gesamten Konzern	Start der Schulungsmodule "wertebasierte Compliance" und "Vertrauenskultur" im Februar 2013. Module IKS 1+2 und Verhaltenskodex folgten im August 2013. Rund 2.800 Qualifizierte (mit Lernverpflichtung) Präsenzveranstaltung für Leitende der Fraport AG im April 2013 Kick-off-Rollout Verhaltenskodizes bei den Beteiligungsgesellschaften im März 2013. Zusätzlich 12 Präsenzs Schulungen u.a. für Feuerwehr im Jahresverlauf
		Entwicklung und Kommunikation eines Regelwerks zur praktischen Umsetzung des neuen Kodexes	Erarbeitung einer Implementierungsstrategie bis März 2013, Rollout in den Beteiligungen bis 2014 Sachstand Ende Oktober 2013: Mit 21 Beteiligungsgesellschaften wurde ein Implementierungsfahrplan abgestimmt. Bei 14 Gesellschaften liegen bereits entsprechende Beschlüsse der Geschäftsführungen vor.
Verankerung von Nachhaltigkeit in den Unternehmens-Prozessen	2015	Steigerung der Komplementarität von Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung Entwicklung gemeinsamer Leistungskennzahlen	in Arbeit
		Regelmäßige Sitzungen des Sustainability Boards unter	3 Sitzungen im Jahr 2013

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

Sie befinden sich hier: Eigentümer > Wertschaffung



Wertschaffung

Unter Wertschaffung verstehen wir die Erhöhung des Unternehmenswerts in allen Geschäftsfeldern, die Sicherung und Steigerung der Rentabilität sowie die Wahrung des finanzwirtschaftlichen Gleichgewichts.

Unseren Eigentümern gegenüber haben wir insbesondere die Verpflichtung, die Wirtschaftlichkeit unserer Investitionen sicherzustellen. Gleiches gilt für ein profitables Wachstum und das langfristige Erwirtschaften eines positiven Wertbeitrags, also eines operativen Ergebnisses, das über unseren Kapitalkosten liegt. Diese Zielsetzungen haben wir auch in unserem [Nachhaltigkeitsprogramm](#) festgeschrieben.

Für unsere Aktionärinnen und Aktionäre betreiben wir eine stabile Dividendenpolitik, und beteiligen sie jedes Jahr an unserer Geschäftsentwicklung. Wie in den beiden Vorjahren schlagen Vorstand und Aufsichtsrat den Eigentümern auf der Hauptversammlung 2014 eine Dividende von 1,25 Euro pro Aktie vor. Die einbehaltenen Gewinne des Konzerns dienen der Finanzierung von Investitionen und damit der Steigerung des Unternehmenswerts. Die Entwicklung der Fraport AG steuern wir nach den Prinzipien des wertorientierten Managements mit der zentralen Kenngröße des Fraport-Wertbeitrags. Eine detaillierte Erläuterung zur wertorientierten Steuerung und zur Entwicklung des Wertbeitrags finden Sie im [Geschäftsbericht 2013](#), Seite 86.

Fraport als nachhaltiges Investment

Nachhaltige Investments, die neben ökonomischen auch soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen, haben in den vergangenen Jahren kontinuierlich an Bedeutung gewonnen. Diese Kriterien ergänzen die herkömmlichen wie Rentabilität, Liquidität und Sicherheit. Die Analyse der ESG-Faktoren („Environment“, „Social“ und „Social Governance“) ermöglicht es uns, langfristige Risiken und Chancen zu erkennen. Wir nutzen die hieraus gewonnenen Erkenntnisse zum Vorteil unserer Aktionäre, Kunden und weiterer Stakeholder.

Ratingagenturen bewerteten unsere Leistungen im Bereich Nachhaltigkeit 2013 erneut positiv: Unsere Mitgliedschaft im [Dow Jones Sustainability Index](#) (DJSI) World wurde zum siebten Mal in Folge bestätigt. Gleichzeitig wurden wir erneut in den DJSI Europe aufgenommen, in dem wir zuletzt 2009 gelistet waren. Die Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) sind eine Familie von Aktienindizes, die neben ökonomischen auch ökologische und gesellschaftliche Kriterien bei der Bewertung von Unternehmen berücksichtigen. Der Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) zeigt die in Bezug auf ihre Nachhaltigkeitsleistung jeweils branchenbesten zehn Prozent aus den 2.500 weltgrößten Unternehmen des S&P Global Broad Market Index sowie Dow Jones Global Total Stock Market Index. Im DJSI Europe sind die jeweils branchenbesten 20 Prozent aus den 600 größten europäischen Unternehmen des S&P Global Broad Market Index gelistet.

2013 schaffte Fraport außerdem die erneute Aufnahme in den [FTSE4Good Index](#). Dieser Index enthält Unternehmen, die in den Themenbereichen Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz Überdurchschnittliches leisten und darüber hinaus eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Ansätze nachweisen können. Fraport ist seit 2006 in diesem Index gelistet.

Ebenfalls 2013 wurden wir in das [Ethibel EXCELLENCE Investment Register](#) aufgenommen. Diese Auswahl des

Forums Ethibel in Zusammenarbeit mit der Nachhaltigkeits-Ratingagentur vigeo zeigt an, dass wir in Bezug auf Corporate Social Responsibility (CSR) besser als der Branchendurchschnitt abschneiden.

Auch der [STOXX Global ESG Leaders Index](#) nahm Fraport 2013 erneut auf. [oekom research](#) bewertete uns mit dem „oekom Prime-Status“. RobecoSAM und die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG haben Fraport 2013 mit der Auszeichnung „SAM Bronze Class“ in das [Sustainability Yearbook 2013](#) – eine der weltweit umfassendsten Veröffentlichungen zur Nachhaltigkeitsperformance von Unternehmen – aufgenommen. Anfang 2014 wurde die Mitgliedschaft im Sustainability Yearbook bestätigt.

Am [Carbon-Disclosure-Project](#), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, beteiligen wir uns bereits seit 2006. 2010 wurden wir zum ersten Mal in den damals 30 Unternehmen umfassenden Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen. Seitdem wurde die Mitgliedschaft jährlich bestätigt, auch 2013, wo der Index in Climate Disclosure Leadership Index DACH (CDLI DACH) umbenannt wurde und sich aus 36 Unternehmen der Schweiz, Österreichs und Deutschlands (DAX, MDAX, ATX, SMI) zusammensetzte.

Diese zahlreichen positiven Bewertungen sind Teil der persönlichen Dialoge mit unseren Anlegern und potenziellen Investoren. Auf verschiedenen Roadshows und Konferenzen haben wir im Jahr 2013 etwa 400 Gespräche mit Investoren und Analysten geführt.

Status Zielerreichung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Nachfragegerechter Ausbau von Terminkapazitäten auf mindestens 64 Mio. Passagiere pro Jahr Nachfragegerechter Ausbau von Vorfeldpositionen	bis 2020	Modulare Realisierung Terminal 3 inklusive der notwendigen Vorfelder und Taxiways	Der Bauantrag für das Terminal 3 wurde am 17.09.2013 eingereicht, die weitere Planung ist in Arbeit.
Erhöhung des Netto-Retail-Erlöses auf mindestens 4 Euro pro Passagier	2017	Optimierung bestehender Mietflächen und Konzepte, qualitatives Wachstum im Bestand Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Monitoring und aktive Steuerung Mieter sowie Optimierung Marktplatzbranchenmix	Netto-Retail-Erlös pro Passagier 2013 : 3,60 Euro Weitere Informationen finden Sie unter Produktqualität und Kundenzufriedenheit .
Sicherung und Ausbau des Anteils des externen Geschäfts am Konzernergebnis	2020	<ul style="list-style-type: none"> Erfolgreiche Akquisition von Flughäfen bzw. Flughafen-Gesellschaften Weiterentwicklung der bestehenden Beteiligungen Abschluss weiterer Consultingverträge 	Informationen zum Status finden Sie im Geschäftsbericht 2013 auf Seite 31
Anpassung der Flughafen-Entgelte zur Refinanzierung der Infrastruktur	bis 2015	Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge und Verträge mit Airlines und Airline-Verbänden	Entgelte für 2014 werden um 2,9% erhöht, 2015 auch 2,9% geplant
Steigerung der Frachterlöse	2015	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Vertriebs Kommunikation und Zusammenarbeit mit 	Neustrukturierung der Vertriebsorganisationen in den relevanten Bereichen vorgenommen

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit



Standorte weltweit

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

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

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

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

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

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

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit > Antalya



Antalya

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

Antalya Airport in Zahlen:

	2012	2013
Beschäftigtenzahlen ¹	438	449
Anzahl der Passagiere ²	24.954.422	26.715.971
Frachtmengen (Tonnen)	n.a.	n.a.
Flugbewegungen	159.253	169.488

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

² Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

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

Umweltschutz



Das Umweltmanagementsystem in Antalya wurde im Jahr 2009 erstmalig nach ISO 14001 zertifiziert. Mit ihm können Umweltmaßnahmen geplant und gesteuert werden. Zudem ist es möglich zu prüfen, ob die angestrebten Umweltziele erreicht werden.

Klimaschutz

ICF Airports verabschiedete 2011 einen CO₂-Managementplan. In diesem übernimmt das Terminal-Betreiberkonsortium die Verantwortung für alle Emissionsquellen des Flughafens mit Ausnahme der Feuerwehrrübungen. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen pro Passagier im Vergleich zum Vorjahr mindestens jedoch im Vergleich zu dem vorausgegangenen Dreijahresdurchschnitt zu senken.

Bereits 2012 erfolgte die Einstufung in Level 3 und damit in das zweithöchste Level des CO₂-Reduktionsplans für

Flughäfen der Airport Carbon Accreditation. Die Level-3-Einstufung konnte im Mai 2013 nochmals verifiziert werden. Der Antalya Airport ist der erste Flughafen in der Türkei und einer von 26 europäischen Flughäfen mit dieser Auszeichnung. Gemäß den Anforderungen an dieses Level weist ICF Airports jährlich einen Überblick über wesentliche Klimagasemissionen des Flughafens aus und führt Dialoge mit anderen Firmen am Standort zum Thema CO₂-Emissionen. Um den Ausstoß an klimaschädlichen Gasen noch weiter zu verringern, unterstützt ICF Airports auch Geschäftspartner, wie Behörden, Fluggesellschaften und Abfertigungsunternehmen, bei der CO₂-Reduktion. Die Versorgung der Flugzeuge an den Terminals mit Strom und stationärer Klimaluft wurde im Jahr 2013 weiter ausgebaut. Sie können dadurch auf den Einsatz ihrer Hilfstriebwerke verzichten. Das reduziert die CO₂-Emissionen deutlich.

An den Bestandsgebäuden des Flughafens konnten 2013 unter anderem durch die Umstellung auf virtuelle Server, die Zentralisierung der Drucker und die Installation elektronischer Vorschaltgeräte weitere Energiesparpotenziale ausgeschöpft werden. Das seit April 2011 betriebene Trigeneration-Kraftwerk ermöglicht bedeutende CO₂-Einsparungen. Die Anlage nutzt die bei der Stromerzeugung durch Gasturbinen entstehende Wärme, um Wasserdampf und Kaltwasser für Heiz- und Kühlzwecke zu erzeugen und erhöht so die Energieeffizienz auf bis zu 83 Prozent. Der Flughafen in Antalya ist einer von wenigen Flughäfen weltweit, der ein solches eigenes Kraftwerk errichtet hat und betreibt. Die Investitionskosten hierfür betragen 7,3 Millionen Euro.

Wasser und Abfall

ICF Airports bemüht sich um einen möglichst schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen. Mit dem Betrieb einer Flughafen-eigenen Kläranlage wird die Verschmutzung des Meeres und des Erdbodens durch verunreinigtes Wasser vermieden. Pro Tag werden hier 4.500 Kubikmeter Abwasser gereinigt, die Funktionstüchtigkeit wird mit täglichen Prüfungen des pH-Werts und monatlichen Laboranalysen überwacht.

Beschäftigte



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

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz führt ICF Airports regelmäßige Gesundheitschecks, Notfallübungen sowie Präventionsmaßnahmen durch. Die Arbeitsplätze wurden beispielsweise durch eine verbesserte Beleuchtung und Ventilation ergonomisch optimiert.

Seit 2013 überprüft ein Team monatlich, ob Risiken im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bestehen. Zudem werden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig in Bezug auf diese Themen geschult.

Zusätzlicher Versicherungsschutz für Beschäftigte

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

Servicetrainings

Um den Service für gehörlose Passagiere zu verbessern, führte ICF Airports auch im Jahr 2013 Schulungen in den Grundlagen der türkischen Gebärdensprache durch. Diese richteten sich speziell an Beschäftigte, die in ihrer täglichen Arbeit mit gehörlosen Passagieren in Kontakt kommen. Geleitet wurden die Trainings vom Vorsitzenden der nationalen Föderation türkischer Hörgeschädigter. Insgesamt wurden 125 Trainingseinheiten abgehalten.

Engagement vor Ort



Im Jahr 2013 unterstützte ICF Airports gemeinnützige Projekte vor Ort mit über einer Million Euro. Zur Förderung von Bildungsprogrammen spendete ICF Airports eine Summe in Höhe von 950.000 Euro. Außerdem wurde die Fakultät für Tourismus und Hotelmanagement der AKDENIZ-Universität in Antalya mit 160.000 Euro unterstützt. Mit Summen von jeweils rund 10.000 Euro wurden die „Olympos Ancient City Excavation“ zur Finanzierung ihrer Forschungen, des Erhalts des kulturellen Erbes von Antalya und Ausgrabungen in der antiken Stadt Olympos sowie das 14. Internationale Klavierfestival in Antalya unterstützt. Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Organisationen mit kleinen Spenden bedacht und das „Flight Point“-Magazin, dessen Zweck die Förderung von Tourismus und Kultur in der Region Antalya ist, gesponsert.

Nicht-finanzielles Engagement

Im Juni 2013 förderte ICF Airports die Einführung von Abfallverwertungssystemen an zwei Schulen in der Region

sowie die Verteilung von Broschüren zu Umweltthemen an zirka 1.000 Schüler. Diese Aktivitäten werden jährlich an je zwei weiteren Schulen wiederholt.

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit > Lima



Lima

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

Jorge Chávez International Airport in Zahlen:

	2012	2013
Beschäftigtenzahlen ¹	594	476
Anzahl der Passagiere ²	13.330.290 ³	14.913.314
Frachtmengen (Tonnen)	293.675	296.517
Flugbewegungen	148.325	153.122

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

² Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

³ Wert 2012 rückwirkend angepasst

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

Umweltschutz

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

Klimaschutz

Im Jahr 2013 evaluierte LAP die am Flughafen ansässigen Unternehmen hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge und mobilen Arbeitsmaschinen auf dem Vorfeld. Das Ergebnis war insgesamt positiv: Zu 94 Prozent (Zielwert für 2013: 90 Prozent) entsprechen die Fahrzeuge den gesetzlichen Vorgaben. Nachbesserungsbedarf wurde lediglich am Equipment von Dritten festgestellt. LAP forderte diese Unternehmen schriftlich auf, umgehend Maßnahmen zur Verbesserung zu ergreifen.

Wasser

Die Wasserversorgung und -entsorgung ist für die Stadt Lima wegen ihrer Wüstenlage sehr wichtig. Dementsprechend hat sich LAP den sorgsamsten Umgang mit dem Schutzgut Wasser zur Aufgabe gemacht und für 2013 das Ziel definiert, den Wasserverbrauch von Passagieren und ihren Begleitern pro Kopf um drei Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu senken. Diese Maßgabe erwies sich als unrealistisch. Es gelang, den Wasserverbrauch um 1,7 Prozent zu verringern. Für das Jahr 2014 ist vorgesehen, den Status quo zu halten. Darüber hinaus kontrolliert LAP regelmäßig die Qualität des Grund-, Trink- und Abwassers.

Beschäftigte



Fraport bekennt sich zu ethischen Grundsätzen im Umgang mit ihren Beschäftigten und hat sich zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien wie denen des [UN Global Compact](#) verpflichtet. Dies galt auch für den Standort Lima. 2013 hat LAP außerdem die von Fraport eingeführten Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für Lieferanten in seine Regelwerke und Verträge aufgenommen. Zur besseren Steuerung von Prozessrisiken und zur Vorbeugung von Regelverstößen traten zusätzlich ein neues internes Kontroll- sowie ein Compliance-Managementsystem in Kraft. Die Sicherung und der Ausbau der Beschäftigung sowie humane Arbeitsbedingungen gehören ebenso zu unseren Zielen wie die Gewährleistung der Sicherheit am Arbeitsplatz und der Erhalt der Gesundheit der Beschäftigten.

Zusatzleistungen

LAP zahlt seinen Beschäftigten am Flughafen Lima für peruanische Verhältnisse überdurchschnittliche Gehälter. Um die Arbeitsbedingungen noch attraktiver zu gestalten, verfügt LAP über ein umfangreiches Programm freiwilliger Zusatzleistungen, das allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung steht. Das Konzept wurde 2013 erneut überarbeitet und nennt sich „Club LAP más por ti“. Es besteht aus sieben Kategorien, die unter anderem die Bereiche Finanzen, Gesundheit, Freizeit und berufliche Weiterentwicklung abbilden. Sie beinhalten Leistungen wie einen erhöhten Deckungsumfang bei Kranken- und Lebensversicherungen, den Bustransport zum Arbeitsplatz, Möglichkeiten zur Beteiligung an Fitness- und Sportangeboten sowie zusätzliche freie Tage zur Förderung der Work-Life-Balance. Seit 2014 kooperiert LAP außerdem mit dem Unternehmen Golntegro, das Vergünstigungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Familienangehörigen in den Bereichen Sport, Gesundheit, Gastronomie oder für Fortbildungen ermöglicht. Darüber hinaus wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch 2013 finanziell am Geschäftserfolg beteiligt.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Nach mehr als einem Jahr intensiver Vorbereitung hat LAP 2013 die Zertifizierung nach dem Arbeitsschutz-Managementstandard OHSAS 18001 erhalten. Diese Zertifizierung ergänzt die ebenfalls im Jahr 2013 erfolgten Rezertifizierungen nach DIN ISO 9001 und DIN ISO 14001.

Gesundheits- und sicherheitsbezogene Ziele waren auch 2013 Bestandteil der allgemeinen Unternehmensziele. Dazu zählen unter anderem die Identifikation von Gefährdungsrisiken an den Arbeitsplätzen und die Senkung der Unfallrate. Die Teilnahme an betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitstrainings ist für alle Beschäftigten verpflichtend.

Das Flughafen-eigene Arbeitsschutzgremium „Comité de Seguridad y Salud Ocupacional“ (COSSO) traf sich 2013 monatlich. Zu seinen Aufgaben gehört es, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsrisiken am Flughafen Lima zu identifizieren und Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auszuarbeiten. Es besteht aus jeweils fünf Vertretern von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite. Tradition hat bei LAP die „Woche der Qualität, Umwelt, Sicherheit und Arbeitsgesundheit“, die auch 2013 stattfand. Mehr als 240 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen an der Veranstaltung teil, dies sind sieben Prozent mehr als im Vorjahr. Ziel ist es, die Veranstaltung 2014 maßgeblich zu erweitern. Darüber hinaus auditierte LAP 62 am Flughafen ansässige Unternehmen auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

Weiterbildung

Der Weiterbildungsplan 2013 sah neben den gesetzlich vorgeschriebenen Kursen die Fortsetzung und Erweiterung des Führungskräfte Trainings sowie individuelle Trainingsmaßnahmen vor. Vier Mitarbeiter erhielten finanzielle Unterstützung bei der Absolvierung ihres Master of Business Administration beziehungsweise eines vergleichbaren Abschlusses. Die im Dezember 2012 eröffnete Academia LAP bot 2013 eine Vielzahl von Kursen, auch in Form von E-Learning, an. Das Spektrum reichte von Projektmanagementkursen über Englischschulungen bis hin zu Servicetrainings. Das zahlte sich aus: 2013 wurde der Flughafen Lima bereits zum dritten Mal in Folge für die Serviceorientierung seines Personals von dem in der internationalen Luftfahrtbranche bekannten Marktforschungsinstitut Skytrax ausgezeichnet.

Engagement vor Ort



LAP hat sich im Jahr 2011 dafür entschieden, sein Spenden- und Sponsoringengagement auf ein großes Projekt zu konzentrieren, um die Mittel effektiver einzusetzen. Die Flughafen-Betreibergesellschaft unterstützt den Verein „Asociación Sembrando Juntos“, der zwei Kindertagesstätten in Callao in der direkten Nachbarschaft des Flughafens betreibt. Die Einrichtungen bieten 400 Kindern zwischen drei und fünf Jahren einen Vorschulplatz. Das Konzept für das Nachbarschaftsprojekt sieht die Übernahme der jährlichen Schulkosten für eine Klasse bestehend aus 35 Kindern sowie Unterstützungsmaßnahmen vor Ort vor. Dazu werden die Flughafen-Beschäftigten einmal im Quartal für einen Tag von der Arbeit freigestellt. 2013 wurde die Vorschule neu gestrichen sowie ein Projekttag am Flughafen, eine Sammlung für Winterkleidung und eine Weihnachtsshow einschließlich Bescherung organisiert.

Stakeholder-Engagement

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

Auch die Meinung der Beschäftigten wird in die Verbesserungsprozesse einbezogen. Seit Mai 2013 können sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im neu eingeführten Intranet KANTAY über Angelegenheiten, die das Unternehmen betreffen, austauschen und ihre Meinung äußern. Darüber hinaus erhalten die Beschäftigten täglich über diesen Kanal alle unternehmensrelevanten Informationen. Dem Austausch mit und unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dient auch die Mitarbeiterzeitung, die als Ergänzung zu KANTAY quartalsweise erscheint. Die regelmäßige Durchführung von Unternehmenspräsentationen sowie Gesprächsrunden mit dem Vorstand, zu denen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeladen sind, gehören ebenfalls zur internen Kommunikation. Alle zwei Jahre untersucht LAP die Zufriedenheit der Beschäftigten. Die nächste Erhebung wird Ende 2014 stattfinden.

Sie befinden sich hier: Standorte weltweit > Varna und Burgas



Varna und Burgas

Seit Ende 2006 betreibt das deutsch-bulgarische Konsortium bestehend aus der Fraport AG und dem bulgarischen Logistikunternehmen BM Star in Bulgarien die Flughäfen Varna und Burgas. Die hierfür von beiden Partnern gegründete Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD (FTSAM), an der Fraport 60 Prozent der Gesellschafteranteile hält, ist die größte Flughafen-Betreiberin Bulgariens. Der Konzessionsvertrag ist für 35 Jahre abgeschlossen und sieht Investitionen in die Entwicklung beider Standorte vor. Im Jahr 2013 wurden an den Flughäfen Varna und Burgas je ein neues Terminal eröffnet. Damit sind die Flughäfen im internationalen Wettbewerb und für künftiges Wachstum gut aufgestellt. Aufgrund der geografischen Lage als Tor zur bulgarischen Schwarzmeerküste eignen sich die Flughäfen Varna und Burgas besonders für den Charter-, den Frachtverkehr zwischen Ost und West sowie den Linienverkehr.

Beschäftigtenzahl Twin Star Airport Management:

	2012	2013
Beschäftigtenzahlen ¹	704	683

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

Burgas Airport in Zahlen:

	2012	2013
Anzahl der Passagiere ¹	2.380.536	2.480.099
Frachtmengen (Tonnen)	2.281	2.625
Flugbewegungen	18.856	18.447

¹ Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

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

Varna Airport in Zahlen:

	2012	2013
Anzahl der Passagiere ¹	1.221.468	1.319.240
Frachtmengen (Tonnen)	33	35

¹ Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit

Der Flughafen Varna war vom 15. Oktober 2011 bis 28. Februar 2012 geschlossen. Flüge von und nach Varna wurden vom Flughafen Burgas bedient.

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

Umweltschutz



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

Abfall

Anfang 2013 führte FTSAM die Trennung recyclebaren Abfalls ein. Dazu wurden entsprechende Sammelcontainer für Papier und Plastik in verschiedenen Bereichen der Flughäfen Varna und Burgas installiert. An beiden Flughäfen wurden außerdem Unternehmen für das Sortieren des entstehenden Mülls beauftragt. Die Menge des zu entsorgenden Mülls konnte so um zwölf Prozent gesenkt werden (Basisjahr 2012).

Biodiversität

Anfang 2014 startete am Flughafen Varna ein Projekt zur Gestaltung und Rekonstruktion des Haupteingangs. Dazu wurden 37 Laub- und zapfentragende Bäume sowie 1.164 Büsche verschiedener Arten eingepflanzt. Um die Abholzung von alten und trockenen Bäumen zu kompensieren, wurden im November 2013 am Flughafen Varna 45 Bäume und 60 Büsche aufgeforstet.

Wasser

FTSAM hat sich zum Ziel gesetzt, verantwortungsvoll mit dem Schutzgut Wasser umzugehen. Dazu gehört die Reinigung von Niederschlagswasser, in das bei Schneefall oder Frost Flugzeug- und Betriebsflächen-Enteisungsmittel gelangen können. Im Februar 2014 wurde hierfür ein spezieller Tank installiert, in dem das von den Flugzeugen abtropfende Enteisungsmittel gesammelt wird. Zur Enteisung setzt die Fraport-Tochter überwiegend ein umweltfreundliches Mittel auf Basis von Kaliumacetat beziehungsweise Natriumformiat ein. Nur bei Temperaturen unter minus 8,5 °C wird aufgrund seiner besseren Wirksamkeit auf ein anderes Mittel zurückgegriffen.

Zu Beginn des Jahres 2012 wurde in Varna die sanierungsbedürftige Landebahn für 20 Millionen Euro erneuert und unter anderem ein Runway-Drainage-System errichtet. Die Oberfläche ist nun so gestaltet, dass das Oberflächenwasser in die Drainage links und rechts der Landebahn fließt. Von dort aus wird es in das bestehende Abwassersystem geleitet. So können auch große Wassermengen aufgefangen und die Landebahn qualifiziert entwässert werden.

Außerdem soll am Flughafen Burgas das Auslaufen von Kraftstoff ausgeschlossen werden. Deshalb wurden bis Ende 2013 alle bestehenden Kraftstofftanks durch neue, doppelbödigere ersetzt.

Beschäftigte



An unseren Standorten in Varna und Burgas verpflichten wir uns zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien wie die des UN Global Compact. Zu den Schwerpunktthemen unserer Personalpolitik gehört die Weiterbildung unseres Personals ebenso wie die Sicherheit am Arbeitsplatz und der Gesundheitsschutz. Anfang 2014 hat FTSAM die von Fraport eingeführten Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für Lieferanten in seine Regelwerke und Verträge aufgenommen.

Arbeitssicherheit

FTSAM erfasste 2011 die Risikofaktoren einzelner Arbeitsplätze. 2012 erfolgte daraus die Ableitung eines Risikomanagementprogramms. Es kategorisiert Risiken nach ihrer Relevanz, analysiert ihre Ursachen und identifiziert mögliche Lösungsansätze. Daraus resultierende Maßnahmen werden im Rahmen eines über zwei Jahre angelegten Aktionskalenders umgesetzt. Im März 2013 fand eine Wiederbewertung der Risikofaktoren statt. Darauf basierend konnten verschiedene gefährdete Beschäftigtengruppen identifiziert werden. Zudem wurden bestimmte Faktoren des Arbeitsumfelds untersucht. Darauf aufbauend bewertete der Bereich Occupational Medical Service (OMS) zusammen mit Verantwortlichen der beiden Flughäfen die Arbeitssicherheit neu.

Seit 2013 werden außerdem Schulungen zu speziellen Gefährdungen am Arbeitsplatz durchgeführt. In diesen geht es

beispielsweise um die korrekte Nutzung von Schutzausrüstung und spezieller Arbeitskleidung. Die Anzahl und Ausführlichkeit der Schulungen richten sich nach dem Grad der Arbeitsgefährdungen und den spezifischen Anforderungen der Arbeit.

Gesundheitsschutz

Die Betreibergesellschaft der Flughäfen Varna und Burgas bietet eine Reihe von gesundheitsorientierten Initiativen für ihre Beschäftigten an, darunter Vorträge über Gesundheitsthemen. Über ein Sozialprogramm werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit gesundheitlichen Problemen oder nach der Geburt eines Kindes unterstützt und die Krankenversicherungsleistungen um kurative und rehabilitierende Leistungen ergänzt sowie die Versorgung im Krankenhaus mit abgedeckt. Außerdem haben wir die individuellen Gesundheitskontrollen intensiviert und, aufbauend auf den Ergebnissen, Risikogruppen für bestimmte Erkrankungen identifiziert. Der Gesundheitszustand dieser Beschäftigten wird regelmäßig überprüft.

FTSAM hat sich vorgenommen, das Risiko für Rückenverletzungen bei den Beschäftigten zu verringern. Als Arbeitshilfen wurden 2013 in Burgas im Terminal 2 drei neue Vakuum-Hebegeräte installiert sowie bereits existierende verlagert. Dadurch kann der Anteil der manuellen Gepäckabfertigung reduziert werden.

Eine im Jahr 2012 durchgeführte Befragung der Belegschaft soll Aufschluss über Faktoren geben, die psychosozialen Stress am Arbeitsplatz auslösen. Die seit Ende 2013 vorliegenden Ergebnisse der Analyse zeigen, dass ein gutes psychosoziales Klima herrscht. Der Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist mit seinem Arbeitsumfeld zufrieden. Es konnten keine negativen Entwicklungen, Arbeitsplatzkonflikte oder eine geringe Motivation der Beschäftigten festgestellt werden. FTSAM führt dieses Ergebnis auf den Erfolg eines Präventivprogramms zurück, das im Laufe des Jahres 2013 bereits wirksam wurde. Dazu gehören beispielsweise die stärkere Beachtung der Work-Life-Balance und eine reduzierte Arbeitszeit für Aufgaben mit besonderer Beanspruchung. Alle Maßnahmen werden basierend auf den Vorjahresergebnissen und medizinischen Untersuchungen der Beschäftigten jährlich überprüft.

Engagement vor Ort



FTSAM engagiert sich in den Regionen rund um die Standorte Varna und Burgas mit einem umfangreichen Programm. So wurden in den Terminals auch 2013 wieder die jährlichen Spenden- und Sammelaktionen für Kinder und Jugendliche in Waisenhäusern und Sozialzentren durchgeführt. Anlässlich des Internationalen Kindertags fand am Flughafen in Varna ein Festival statt. Die Fraport-Tochter nahm diesen Tag außerdem zum Anlass, Geschenke an Waisenkinder in Varna und Burgas zu verteilen. Weiterhin beteiligten sich Beschäftigte von FTSAM an Blutspendeaktionen.

Auch die Förderung von Kultur und die Entwicklung der Tourismusindustrie in der Region werden durch FTSAM unterstützt. Dazu gab es im Sommer 2013 in den Terminals beider Flughäfen Informationsstände und Ausstellungen, die über das lokale Tourismusangebot informierten.

Fluglärmmonitoring und Schallschutz

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

FTSAM unterstützt mit finanziellen Mitteln den Bau einer Schallschutzwand, die bis 2015 fertiggestellt sein soll. Sie soll das durch den Flughafen Burgas entstehende Lärmaufkommen am benachbarten Ort Sarafo reduzieren.

Glossar

Begriff	Erklärung
Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren (A-CDM)	Von der EU initiiertes Verfahren mit dem Ziel, die betriebliche Effizienz von Flughäfen zu verbessern und diese an das Europäische Flugverkehrsmanagement-Netzwerk anzubinden.
Airports Council International (ACI)	Der Weltflughafen-Verband (ACI) ist die internationale Vereinigung der Flughafen-Betreiber mit Sitz in Genf, gegründet 1991. Mitglieder des ACI sind weltweit 1.650 Flughäfen – davon 400 Flughäfen im ACI Europe.
ACI Europe	ACI-Dachverband der europäischen Flughafen-Betreiber.
Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)	Gesetz zur Beseitigung oder Verhinderung von Benachteiligungen aufgrund der Rasse, der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität.
Arbeitssicherheit	Unter den Begriff Arbeitsschutz fallen alle Maßnahmen, Mittel und Methoden zum Schutz der Beschäftigten vor arbeitsbedingten Sicherheits- und Gesundheitsgefährdungen. Ziele sind die Unfallverhütung und der Schutz der Arbeitnehmer. Arbeitssicherheit meint die Sicherheit der Beschäftigten bei der Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit. Arbeitssicherheit ist Bestandteil des Arbeitsschutzes im Sinne des Arbeitsschutzgesetzes, das Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen bei der Arbeit und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren einschließlich Maßnahmen der menschengerechten Gestaltung der Arbeit fordert.
Auxiliary Power Units (APU)	Hilfstriebwerk, das zur Stromversorgung und Klimatisierung des Flugzeugs am Boden dient, wenn die Haupttriebwerke abgestellt sind. Die APU wird vor allem zum Starten der Haupttriebwerke verwendet.
Biodiversität	Vielfalt des Lebens auf der Erde. Die Wissenschaft unterscheidet vier Aspekte: Die genetische Diversität, die Artenvielfalt, die Vielfalt an Lebensräumen sowie die der biologischen Interaktionen.
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)	Dachverband der deutschen Luftfahrt und Interessenvertretung gegenüber Politik, Medien und Bürgern. Mitglieder sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung, Verbände und Leistungsanbieter der Luftfahrt.
Cafeteria-System	Modell zur Beteiligung der Beschäftigten am geschäftlichen Erfolg. Zur Auswahl stehen verschiedene Sachzuwendungen.
Catchment Area	(dt. Einzugsgebiet) Gibt an, aus welchem räumlichen Bereich sich die Originärpassagiere und Besucher eines Flughafens rekrutieren.
Compliance	Gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Durch ein Compliance Management System wird in der Unternehmenspraxis rechts- und regelkonformes Verhalten sichergestellt.
COSO II	Das COSO Enterprise Risk Management Rahmenwerk (COSO II) ist ein Modell zur qualitativen Verbesserung von Finanzberichterstattungen durch ethisches Handeln, wirksame interne Kontrollen und gute Unternehmensführung.

Countries of Concern	Entsprechend der Definition des FTSE4Good Ratings eine Liste von Ländern mit den größten Risiken in Hinblick auf die Missachtung von Menschenrechten. Diese Liste wird periodisch von der Ratingagentur EIRIS erstellt.
DACH-Region	Der Begriff DACH- oder D-A-C-H-Region steht für das Gebiet Deutschland, Österreich und Schweiz und damit für den größten Teil des deutschen Sprachraums. Die Abkürzung „DACH“ setzt sich aus den Kfz-Nationalitätszeichen der drei Länder zusammen (D für Deutschland, A für Österreich und CH für die Schweiz).
Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)	Organisation, die Wege und Lösungen für nachhaltiges Bauen, Nutzen und Planen von Bauwerken entwickelt und fördert. Nachhaltige Bauten werden in den Abstufungen Gold, Silber und Bronze mit einem Zertifikat ausgezeichnet.
Diversity	Vielfalt der Beschäftigten eines Unternehmens in Bezug auf Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Nationalität, Alter, Religion, Weltanschauung, Behinderung und sexuelle Orientierung.
Dow Jones Sustainability Index (DJSI)	Aus dem S & P Dow Jones Index abgeleiteter Nachhaltigkeitsindex, der Unternehmen listet, die vorbildlich in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung sowie in ihrem sozialen und kulturellen Engagement sind.
Drehscheibe/ Hub	Knotenpunkt für verschiedene Verkehrsmittel. Im Luftverkehr steht "Hub" für einen "Umsteige-Flughafen" bzw. ein Zentrum im Netz einer Fluggesellschaft oder Allianz.
Einwohnergleichwert (EWG)	Einheit zum Vergleich von gewerblichem mit häuslichem Schmutzwasser. Ein EWG kann auf den biologischen Sauerstoffverbrauch oder den Wasserverbrauch bezogen werden, den ein Einwohner pro Tag im Durchschnitt benötigt.
EMAS	„Eco-Management and Audit Scheme“. Von der Europäischen Union entwickeltes System für ein freiwilliges Umweltmanagement und zur Umweltbetriebsprüfung. Es dient der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung.
Energie-Einspar-Verordnung (EnEV)	Die EnEV ist Teil des deutschen Baurechts und schreibt Bauherren energiesparende Standards im Wärmeschutz und bei der Anlagentechnik von Gebäuden vor. Die letzte Änderung trat am 1. Oktober 2009 in Kraft.
EUROCONTROL	Internationale Organisation mit der Aufgabe, die Luftverkehrskontrolle in Europa zentral zu koordinieren. Ziel ist es, ein möglichst nahtloses Flugverkehrsmanagementsystem in Europa zu entwickeln.
Flughafen-Entgelte	Von Flughafen-Betreibern erhobene und durch Behörden genehmigte Abgabe, die Fluggesellschaften in Form von Start- und Landeentgelten, Abstellentgelten, Passagier- und Sicherheitsentgelten leisten.
Forum Flughafen und Region (FFR)	Das FFR hat die Aufgabe, einen konstruktiven Dialog mit der Region zur Entwicklung des Flughafens Frankfurt zu führen. Zentrale Themen sind der Flughafen-Ausbau, Fluglärm sowie die luftverkehrswirtschaftliche Entwicklung.
Fraport-Academy	Einrichtung der Fraport AG, die eine gezielte und bedarfsgerechte Weiterbildung sowie Entwicklung von Fach- und Führungskräften gewährleistet.

Fraport-College	Einrichtung der Fraport AG zur Sicherung der Bedarfsdeckung an Nachwuchskräften im Rahmen ihrer beruflichen Erstausbildung sowie zum Erhalt und Aufbau von Kompetenzen, die einen beruflichen Aufstieg ermöglichen.
FraSec	FraSec Fraport Security Services GmbH. Tochtergesellschaft der Fraport AG, die Sicherheits- und Servicedienstleistungen für Passagiere, Personal und Airlines an den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn erbringt.
FTSE4Good	Nachhaltigkeitsindex der Londoner Börse. Gelistet werden Unternehmen mit überdurchschnittlichen Leistungen im Bereich Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz.
ISO 14001	Die internationale Umweltmanagementnorm ISO 14001 formuliert Anforderungen, die Unternehmen beim Aufbau eines systematischen, im Management verankerten Umweltmanagements unterstützen sollen. In dessen Mittelpunkt steht ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess im Hinblick auf gesetzte Umweltziele.
ISO 9001	Norm, die Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem festgelegt, das für interne Anwendungen durch Organisationen oder für Zertifizierungs- oder Vertragszwecke verwendet werden kann.
IZOP-Institut	Aachener Institut mit dem Themenschwerpunkt Medienerziehung in Schulen.
Körperscanner	Die fünf am Flughafen Frankfurt eingesetzten "Körperscanner" zeigen mögliche Funde auf einem neutralen Piktogramm an. Die verwendete Abtastungstechnik ähnelt dem bei der Einparkhilfe in Autos verwendeten Distanzsensoren.
Kritische Bereiche / Critical Parts	Kritische Bereiche sind durch Personenkontrollen abgeschirmte Teile des Sicherheitsbereichs am Flughafen, wie das Vorfeld oder die Gatebereiche innerhalb der Terminals.
Lebenszykluskostenrechnung (Life-Cycle-Costing, LCC)	Instrument zur Steuerung der Prozesse und Kosten bei Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Gebäuden über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg.
Luftfracht-Ersatzverkehr	Transport von Luftfrachtsendungen auf dem Landweg, üblicherweise mit LKWs. Der Luftfracht-Ersatzverkehr kann der Entzerrung von Frachtkapazitäten und der Vermeidung von Engpässen an großen Flughäfen dienen.
Minimum Connecting Time	(dt. Mindestumsteigezeit) Größe bei Umsteigeverbindungen, die angibt, welche Zeit mindestens zwischen der Landung des einen Fluges und dem Start des Anschlussfluges liegen muss, damit ein Passagier diesen erreicht.
NGO	Non-Governmental Organizations (dt. Nichtregierungsorganisationen) sind Interessenverbände, zu denen sich Individuen und Organisationen zusammenschließen, oft um Anliegen in den Bereichen Umwelt/ Soziales voranzubringen.
NORAH	„Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“. Studie zu Auswirkungen von Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung.
OECD-Leitsätze	Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen gehören zu den weltweit bedeutendsten Instrumenten zur Förderung verantwortungsvoller Unternehmensführung. Sie beinhalten einen Verhaltenskodex für Auslandsinvestitionen und die Kooperation mit Lieferanten weltweit. Außerdem bieten sie Unternehmen Orientierung für den Umgang mit Gewerkschaften, bei der Korruptionsbekämpfung und für Umwelt- oder Verbraucherschutzmaßnahmen.

OHSAS 18001	Norm für Arbeitsschutzmanagementsysteme.
Ombudsfrau	Die Ombudsfrau nimmt Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten, Regelverstöße und unzulässige Geschäftspraktiken vertraulich entgegen.
Preconditioned Air (PCA)	Stationäre Klimaluftversorgung für Flugzeuge auf der Parkposition. Ihre Bereitstellung ermöglicht es, die flugzeugeigenen Hilfstriebwerke abzuschalten und somit Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu vermeiden.
Pünktlichkeitsquote	Prozentualer Anteil pünktlicher Abflüge und Ankünfte am gesamten Flugverkehrsaufkommen.
Schutzzonen	Lärmschutzzonen sind gemäß dem FluLärmG Bereiche im Umkreis von Flughäfen. Hierzu zählen die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie die Nachtschutzzone. Die Einteilung erfolgt nach einem modifizierten Lärm-Mittelungspegel (Leq).
Sicherheitsmanagementsystem (SMS)	Die Einrichtung eines SMS ist in der Zivilluftfahrt vorgeschrieben. Durch das SMS soll das gesamte Sicherheitsniveau eines Flughafens kontinuierlich verbessert werden.
Single European Sky (SES)	Initiative der EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Dieser soll nationale Grenzen und Interessen abbauen sowie Verkehrsströme, Fluglotsenlizenzen und Technik vereinheitlichen.
Stakeholder	(dt. Anspruchsgruppen) Personen oder Gruppen, die von den Aktivitäten eines Unternehmens direkt oder indirekt betroffen sind und Einfluss auf die Unternehmensaktivitäten nehmen können.
Umwelt- und Nachbarschaftshaus	Informationszentrum, das die Geschäfte des FFR führt, mit dem Ziel die Kommunikation und die Kooperation zwischen dem Flughafen Frankfurt, seinen Nutzern und den Anwohnern kontinuierlich zu verbessern.
UN Global Compact	Initiative der UN mit dem Zweck, die Globalisierung ökologischer und sozialer zu gestalten. Teilnehmende Unternehmen verpflichten sich, die zehn Prinzipien des Global Compact in ihrem Handeln zu verankern.

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Kennzahlen



Kennzahlen

Die Finanzkennzahlen in diesem Bericht korrespondieren mit den Angaben im [Geschäftsbericht 2013](#). Die Fraport AG hat ihren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 nach den Verlautbarungen des [International Accounting Standards Board \(IASB\)](#) aufgestellt.

Die Finanz-, Personal- und Umweltkennzahlen werden auf Konzernebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt und unterliegen derselben Berechnungsmethode. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet.

Der Konsolidierungskreis der Konzernpersonalkennzahlen entspricht dem für die Finanzdaten. Dementsprechend berücksichtigen wir die Fraport-Muttergesellschaft und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig; Minderheitsbeteiligungen fließen nicht in die Ermittlung der Konzernpersonaldaten ein. Die Konzerndaten für den Umweltbereich weisen die Fraport-Muttergesellschaft, die Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt (2009 bis 2012: N*ICE und FCS; ab 2013: N*ICE, FCS, GCS, ACS) sowie die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2009 bis 2013: Varna, Burgas, Lima, Antalya) aus. Der hiervon abweichende Konsolidierungskreis der Jahre 2009 bis 2012 wurde nicht rückwirkend angepasst.

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

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

Finanzen

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert +

Umsatz und Ergebnis	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern						
Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	Mio €	2.010,3	2.194,6	2.371,2	2.442,0	2.561,4
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	Mio €	0,9	0,4	0,4	0,5	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	Mio €	39,1	36,9	40,3	44,0	35,1
Sonstige betriebliche Erträge ¹	Mio €	45,3	52,1	40,9	55,8	34,3
Gesamtleistung	Mio €	2.095,6	2.284,0	2.452,8	2.542,3	2.631,4
Materialaufwand	Mio €	-471,6	-491,1	-541,1	-558,1	-613,0
Personalaufwand ¹	Mio €	-866,9	-880,4	-906,3	-942,9	-946,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	Mio €	-187,4	-201,9	-203,1	-192,6	-191,4
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Mio €	569,7	710,6	802,3	848,7	880,2
Abschreibungen	Mio €	-268,8	-279,7	-305,7	-352,7	-352,1
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	Mio €	300,9	430,9	496,6	496,0	528,1
Finanzergebnis	Mio €	-106,4	-152,2	-149,3	-131,9	-187,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	Mio €	194,5	278,7	347,3	364,1	340,7
Ertragsteuern ¹	Mio €	-42,5	-7,2	-96,5	-112,6	-105,0
Konzern-Ergebnis	Mio €	152,0	271,5	250,8	251,5	235,7
davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss	Mio €	5,6	8,6	10,4	13,3	14,7
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	Mio €	146,4	262,9	240,4	238,2	221,0
Segmentanteile						
Umsatzerlöse						
Aviation ¹	Anteil am Konzern-Umsatz in %	34,1	31,6	32,7	33,7	33,0
Retail & Real Estate ¹	Anteil am Konzern-Umsatz in %	18,0	18,4	18,8	18,5	18,3
Ground Handling ¹	Anteil am Konzern-	30,8	30,0	27,6	26,6	25,6

	Umsatz in %					
External Activities & Services ¹	Anteil am Konzern-Umsatz in %	17,1	20,0	20,9	21,2	23,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)						
Aviation ¹	Anteil am Konzern-EBITDA in %	20,6	18,5	23,4	23,8	23,3
Retail & Real Estate ¹	Anteil am Konzern-EBITDA in %	49,6	41,5	38,1	39,5	39,9
Ground Handling ¹	Anteil am Konzern-EBITDA in %	2,5	6,2	6,8	4,4	4,3
External Activities & Services ¹	Anteil am Konzern-EBITDA in %	27,3	33,8	31,7	32,3	32,5
Betriebliches Ergebnis (EBIT)						
Aviation ¹	Anteil am Konzern-EBIT in %	13,7	13,1	19,4	16,0	16,7
Retail & Real Estate ¹	Anteil am Konzern-EBIT in %	74,8	52,9	46,7	51,0	50,7
Ground Handling ¹	Anteil am Konzern-EBIT in %	-13,3	2,5	4,1	-0,2	-0,4
External Activities & Services ¹	Anteil am Konzern-EBIT in %	24,8	31,5	29,8	33,2	33,0
Cash flow und Investitionen						
Konzern	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Operativer Cash flow	Mio €	426,5	567,5	618,8	553,0	574,8
Investitionen	Mio €	1.438,3	1.033,9	1.440,2	1.059,7	661,9
Free Cash flow	Mio €	-711,4	-291,1	-350,1	-162,4	73,1
Bilanz						
Konzern	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Eigenkapital ¹	Mio €	2.557,8	2.739,3	2.850,8	2.948,2	3.098,8
Fremdkapital	Mio €	6.307,4	6.431,2	6.373,6	6.692,4	6.424,6
Fraport-Assets	Mio €	3.820,2	4.019,7	4.447,3	5.152,3	5.545,3
Rentabilität						
Konzern	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Umsatzrendite ¹	EBT in % des Umsatzes	9,7	12,7	14,6	14,9	13,3
EBITDA-Marge ¹	EBITDA in % des Umsatzes	28,3	32,4	33,8	34,8	34,4

EBIT-Marge ¹	EBIT in % des Umsatzes	15,0	19,6	20,9	20,4	20,6
Return on Fraport-Assets (ROFRA) ¹	EBIT in % der Fraport-Assets	7,9	10,7	11,2	9,6	9,5
Wertschöpfungsrechnung						
Konzern²	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Erwirtschaftung der Wertschöpfung						
Unternehmensleistung ¹	Mio €	2.095,6	2.284,0	2.452,8	2.542,3	2.631,4
Vorleistungen	Mio €	-609,8	-644,7	-687,7	-642,0	-758,9
Materialaufwand	Mio €	-471,6	-491,1	-541,1	-558,1	-613,0
Sonstige Aufwendungen	Mio €	-138,2	-153,6	-146,6	-83,9	-145,9
Brutto-Wertschöpfung	Mio €	1.485,8	1.639,3	1.765,1	1.900,3	1.872,5
Abschreibungen	Mio €	-268,8	-279,7	-305,7	-352,7	-352,1
Netto-Wertschöpfung	Mio €	1.217,0	1.359,6	1.459,4	1.547,6	1.520,4
Verteilung der Wertschöpfung nach Anspruchsgruppe						
Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben) ¹	Mio €	866,9	880,4	906,3	942,9	946,8
Kreditgeber (Zinsaufwand)	Mio €	140,3	182,5	191,7	226,7	215,8
Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern) ¹	Mio €	49,1	16,4	102,0	118,4	114,7
Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.) ³	Mio €	8,7	8,8	8,6	8,1	7,4
Aktionäre (Dividende) ⁴	Mio €	106,2	115,6	115,4	115,5	115,4
davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss	Mio €	5,6	8,6	10,4	13,3	14,7
Unternehmen (Rücklagen) ¹	Mio €	40,2	147,3	125,0	122,7	105,6

¹ Werte 2012 aufgrund der rückwirkenden Erstanwendung von IAS 19R angepasst.

² Die Darstellung erfolgt nicht getrennt nach Ländern, Regionen oder bestimmten Märkten, da die Konzern-Standorte über Frankfurt hinaus insbesondere hinsichtlich ihres Anteils an der Gesamtbelegschaft (90 % der Konzern-Beschäftigten am Standort Frankfurt), aber auch hinsichtlich ihrer Gesamterträge, Kosten und Zahlungen als nicht wesentlich anzusehen sind.

³ Wert 2009 angepasst.

⁴ Vorgeschlagene Dividende (2013)

EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen



EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	Mio €	127,0	133,0	134,3	137,1	137,3
Aufwendungen für Altersvorsorge ¹	Mio €	40,0	39,9	39,9	41,6	42,8

¹ Werte 2012 aufgrund der rückwirkenden Erstanwendung von IAS 19R angepasst.

EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand



EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

		2009	2010	2011	2012	2013
Erhaltene Subventionen	Mio €	0	0	0	0	0

Aspekt: Marktpräsenz

AO1 Passagiere



AO1 Passagiere	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern (Flughäfen)^{1,4,5,6}						
Passagiere (insgesamt)⁹	Mio	-	-	40,20	40,63	44,15
Ankommende Passagiere (insgesamt) ⁷	Mio	-	-	20,31	20,60	22,35
Abfliegende Passagiere (insgesamt) ⁷	Mio	-	-	19,88	20,03	21,80
Passagiere Inland	Mio	-	-	10,33	11,64	13,09
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	-	-	5,30	6,01	6,75
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	-	-	5,04	5,63	6,34
Passagiere Ausland	Mio	-	-	29,86	29,02	31,09
Ankommende Passagiere (Ausland) ⁸	Mio	-	-	15,02	14,59	15,62
Abfliegende Passagiere (Ausland) ⁸	Mio	-	-	14,84	14,40	15,48
Flughafen Frankfurt⁶						
Passagiere (insgesamt)²	Mio	50,94	53,01	56,44	57,53	58,04
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	25,39	26,45	28,25	28,75	29,05
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	25,23	26,27	28,05	28,53	28,85
Passagiere Inland	Mio	6,07	6,40	6,82	6,53	6,58
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	3,11	3,29	3,43	3,28	3,31
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	2,99	3,11	3,39	3,24	3,27
Passagiere Ausland	Mio	44,52	46,31	49,48	50,75	51,32
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	22,29	23,16	24,82	25,46	25,74
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	22,24	23,15	24,66	25,29	25,58
Lokalpassagiere	Mio	50,62	52,71	56,30	57,28	57,90
Umsteigepassagiere ³	in % der Lokalpassagiere	52,4	51,7	54,3	55	54,50
Transitpassagiere	Mio	0,32	0,30	0,14	0,25	0,14

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

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

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

⁴ Erhebung erst ab 2011.

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

⁶ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

⁷ Ohne Umsteige- und Transitpassagiere.

⁸ Ohne Transitpassagiere.

⁹ Wert 2012 angepasst.

AO2 Flugbewegungen



AO2 Flugbewegungen	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern (Flughäfen)^{1,4}						
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	-	-	329.168	337.174	352.574
Tag (an + ab) ⁵	Anzahl Bewegungen	-	-	109.594	118.003	118.175
Nacht (an + ab) ⁵	Anzahl Bewegungen	-	-	55.967	59.918	64.911
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	-	-	309.441	316.801	335.140
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	108.219	116.432	126.738
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	201.192	200.369	250.239
Commercial cargo flights ⁶	Anzahl Bewegungen	-	-	5.403	5.378	4.017
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	2.114	2.630	1.659
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	3.289	2.748	2.358
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen ⁶	Anzahl Bewegungen	-	-	8.851	9.237	7.710
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	4.642	4.799	3.767
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	4.209	4.438	3.943
State Aviation flights ⁶	Anzahl Bewegungen	-	-	5.503	5.840	5.717
Inland	Anzahl Bewegungen	-	-	5.472	5.785	5.649
Ausland	Anzahl Bewegungen	-	-	31	55	68
Flughafen Frankfurt						
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	463.111	464.432	487.162	482.242	472.692
Tag (an + ab) ²	Anzahl Bewegungen	419.883	418.544	441.220	445.390	440.343

Nacht (an + ab) ²	Anzahl Bewegungen	15.158	17.014	14.611	1.254	704
Flugbewegungen (05:00 – 05:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	9.817	10.178	11.365	14.120	13.260
Flugbewegungen (22:00 – 22:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	18.253	18.696	19.966	21.478	18.385
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	430.778	429.704	453.766	450.252	440.341
Inland	Anzahl Bewegungen	64.752	66.426	72.265	67.498	67.519
Ausland	Anzahl Bewegungen	366.026	363.278	381.501	382.754	372.822
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	21.583	23.524	23.347	21.202	21.262
Inland	Anzahl Bewegungen	2.028	1.370	1.575	1.617	1.290
Ausland	Anzahl Bewegungen	19.545	22.154	21.772	19.585	19.972
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen ³	Anzahl Bewegungen	10.750	11.204	10.049	10.788	11.089
Inland	Anzahl Bewegungen	4.612	4.355	4.011	3.870	3.938
Ausland	Anzahl Bewegungen	6.138	6.849	6.038	6.918	7.151

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

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

³ Diese Angaben beinhalten State Aviation Flights.

⁴ Erhebung erst ab 2011.

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

⁶ Diese Daten werden für den Flughafen Antalya nicht erhoben.

AO3 Cargo-Volumen



AO3 Cargo-Volumen	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern (Flughäfen)^{1,2,3,5,6}						
Cargo-Volumen ⁴	Mio t	-	-	0,29	0,30	0,30
Ankommendes Cargo-Volumen	Mio t	-	-	0,09	0,09	0,09
Cargo-Flüge	Mio t	-	-	0,04	0,04	0,03
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	-	-	0,05	0,06	0,06
Abfliegendes Cargo-Volumen	Mio t	-	-	0,21	0,20	0,21
Cargo-Flüge	Mio t	-	-	0,09	0,09	0,09
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	-	-	0,11	0,11	0,11
Flughafen Frankfurt^{2,6}						

Cargo-Volumen (an + ab + transit)	Mio t	1,92	2,31	2,25	2,10	2,13
Luftfracht (an + ab + transit)	Mio t	1,84	2,23	2,17	2,02	2,05
Luftpost (an + ab + transit)	Mio t	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
Ankommendes Cargo-Volumen (an)	Mio t	0,94	1,10	1,02	0,94	0,96
Cargo-Flüge (an)	Mio t	0,54	0,67	0,62	0,56	0,58
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (an)	Mio t	0,40	0,43	0,40	0,38	0,38
Abfliegendes Cargo-Volumen (ab)	Mio t	0,95	1,18	1,20	1,12	1,13
Cargo-Flüge (ab)	Mio t	0,50	0,68	0,69	0,64	0,66
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (ab)	Mio t	0,45	0,50	0,50	0,48	0,47

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

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

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

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

⁵ Erhebung erst ab 2011.

⁶ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

Aspekt: Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen

EC 8 Gesellschaftliches Engagement



EC 8 Gesellschaftliches Engagement	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport-Muttergesellschaft						
Gesellschaftliches Engagement ¹	Mio €	8,7	8,8	8,6	8,1	7,4
Sponsoring ¹	Mio €	5,8	5,7	5,4	4,9	4,1
Umweltfonds	Mio €	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9
Spenden	Mio €	0,9	1,2	1,2	1,2	1,4

¹ Wert 2009 angepasst.

Umwelt

Der Konsolidierungskreis "Konzern" umfasst die Fraport Muttergesellschaft, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt mit relevanten Umweltwirkungen (diese sind: N*ICE, FCS, GCS, ACS) und die wesentlichen Konzernflughäfen in Varna, Burgas, Lima, Antalya.

Rundungsbedingte Differenzen möglich.

Durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validierte Kennzahlen farblich unterlegt.

Aspekt: Energie

EN3 Direkter Energieverbrauch



EN3 Direkter Energieverbrauch	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
Eingekaufte direkte Energieträger	TJ	536,86	614,08	689,6	569,6	580,1
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ¹	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	5,7	5,4	5,7	5,2	5,1
Erdgas	TJ	14,5	13,9	13,6	11,1	13,4
Flüssiggas (LPG)	TJ	9,4	11,5	8,3	10,5	8,9
Flüssiggas (LNG) ²	TJ	18,8	25,1	136,2	20,2	22,1
Biogas	TJ	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
Heizöl	TJ	78,4	98,2	97,3	96,1	98,1
Heizöl	Mio Liter	2,172	2,720	2,694	2,663	2,717
Diesel ³	TJ	393,6	439,6	409,4	405,4	407,7
Diesel ³	Mio Liter	11,055	12,349	11,500	11,386	11,453
Benzin ³	TJ	22,0	23,2	22,2	23,6	27,3
Benzin ³	Mio Liter	0,678	0,717	0,686	0,730	0,844
Kerosin (Jet A1)	TJ	0,25	2,56	2,56	2,6	2,6
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,007	0,074	0,074	0,076	0,074
Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte direkte Energieträger	TJ	461,48	523,04	499,67	501,03	502,50
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ¹	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	6,6	6,9	6,4	6,4	6,4

Erdgas	TJ	8,2	8,4	7,7	7,5	7,6
Flüssiggas (LPG)	TJ	8,39	10,50	7,19	9,15	6,80
Biogas	TJ	0,20	0,20	0,0	0,0	0,0
Heizöl	TJ	62,7	85,8	84,04	84,17	87,40
Heizöl	Mio Liter	1,737	2,377	2,328	2,332	2,420
Diesel ^{3,4}	TJ	363,0	395,5	378,3	376,2	374,9
Diesel ^{3,4}	Mio Liter	10,196	11,109	10,626	10,567	10,532
Benzin ^{3,4}	TJ	18,7	20,1	19,9	21,3	23,2
Benzin ^{3,4}	Mio Liter	0,578	0,620	0,615	0,659	0,716
Kerosin (Jet A1)	TJ	0,25	2,56	2,56	2,64	2,60
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,007	0,074	0,074	0,076	0,074

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

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

² Seit 2011 wird in Antalya in einem Blockheiz-Kraftwerk mit Flüssiggas Energie erzeugt.

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

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

EN4 Indirekter Energieverbrauch



EN4 Indirekter Energieverbrauch	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
Eingekaufte Energie ¹	TJ	2.618,0	2.843,5	2558,1	2677,2	2796,1
Eingekaufte Energie ^{1,2}	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	27,7	24,9	21,0	24,3	24,5
Strom ^{1,3}	TJ	1.472,9	1.534,1	1459,0	1510,8	1538,9
Strom ^{1,3}	Mio kWh	409,1	426,2	405,3	419,7	427,5
Fernwärme ^{1,3}	TJ	740,1	878,2	673,0	759,4	817,2
Fernwärme ^{1,3}	Mio kWh	205,6	244,0	186,9	210,9	227,0
Fernkälte ^{1,3}	TJ	405,3	431,2	426,1	407,0	440,0
Fernkälte ^{1,2,3}	Mio kWh	112,7	119,8	118,4	113,1	122,2
Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte Energie ^{1,3}	TJ	2.305,1	2.509,8	2271,7	2400,6	2528,8
Eingekaufte Energie ^{1,2}	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	33,2	33,3	29,0	30,8	32,1
Strom ^{1,3}	TJ	1.179,9	1.226,4	1193,2	1256,5	1293,3
Strom ^{1,3}	Mio kWh	327,8	340,7	331,5	349,0	359,2
davon erneuerbare Energieträger ³	%	25	19	24	23,6	24,3
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	75	81	76	76,4	75,7
Fernwärme ^{1,3}	TJ	719,9	852,2	652,3	737,2	795,5

Fernwärme ^{1,3}	Mio kWh	200,0	236,7	181,2	204,8	221,0
Fernkälte ^{1,3}	TJ	405,3	431,2	426,1	407,0	440,0
Fernkälte ^{1,3}	Mio kWh	112,7	119,8	118,4	113,1	122,2

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

¹ Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

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

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

EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung

EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport-Muttergesellschaft^{1,2,3}	Mio kWh	0,57	2,44	8,03	14,93	15,45

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

² Ermittlung von Energie, die aus Gründen von verbesserten Verfahren, Austausch und Umrüstung von Anlagen und Ausrüstung sowie verändertem Mitarbeiterverhalten eingespart werden konnte. Abdeckung im Textteil "Klimaschutz". Wert für 2012 aktualisiert.

³ Kalkulatorische Einsparungen aus abgeschlossenen Projekten, berechnet.

Aspekt: Wasser

EN8 Gesamtwasserentnahme

EN8 Gesamtwasserentnahme	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
Gesamtwasserentnahme ⁵	Mio m3	1,824	2,286	2,363	2,114	2,146
Gesamtwasserentnahme ^{1,5}	Liter pro Verkehrseinheit	19,3	20,0	19,4	19,2	18,8
Trinkwasser ²	Mio m3	1,343	1,481	1,462	1,597	1,541
Brauchwasser ^{3,5}	Mio m3	0,480	0,805	0,901	0,516	0,605
Fraport-Muttergesellschaft						
Gesamtwasserentnahme ^{1,5}	Mio m3	1,000	1,184	1,174	1,181	1,151
Gesamtwasserentnahme ^{2,5}	Liter pro Verkehrseinheit	14,4	15,7	15,0	15,2	14,6
Trinkwasser ³	Mio m3	0,833	0,905	0,884	0,951	0,864
Brauchwasser ^{4,5}	Mio m3	0,167	0,279	0,290	0,230	0,287

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

¹ Gesamtbezug Flughafen abzüglich Verbrauch Dritter am Standort Flughafen Frankfurt

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

³ Aus der kommunalen Wasserversorgung.

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

⁵ Enthält Teilmengen, die geschätzt werden.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers



AO4 Qualität des Niederschlagswassers	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport AG						
Kohlenwasserstoffe ^{1,2}	mg/l	0,2	0,3	0,1	0	0,1
Absetzbare Stoffe ^{1,3}	ml/l	0,3	0,2	0,4	0,8	0,4

¹ Monatlich wurde eine 2-h-Mischprobe mittels einer stationären Probenahme-Messstation aus dem Niederschlagswasserkanal kurz vor der Einleitstelle in den Main entnommen. Im Jahr 2012 wurde der Wert Kohlenwasserstoffe aus 12 Einzelproben, der für „Absetzbare Stoffe“ aus 11 Einzelproben ermittelt.

² Im Jahr 2012 lagen bei 11 Proben die Werte der Kohlenwasserstoffe bei <0,1 mg/l, bei einer Probe bei 0,1 mg/l.

³ Für das Jahr 2012: Die erhöhten Werte stammen aus einer Probe von Februar 2012 mit abgestorbener Biomasse aus dem Niederschlagswassernetz selbst.

Aspekt: Biodiversität

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



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

	Einheit	
Fraport-Muttergesellschaft		
Flughafen Frankfurt ¹		
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	3228,7
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Fünf Schutzgebiete im Sinne der FFH-Richtlinie
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	4283
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Zwei Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie der EU
Konzern		
Flughafen Lima		
Entfernung zum Flughafen	m	100
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Wanderfalken, Zugvögel wie Möwen, Eulen, u.a.
Flughafen Bargas ¹		
Entfernung zum Flughafen	m	1000
Landfläche	ha	1074,5
Biodiversitätswert ²	Beschreibung	Atanasovsko Lake ist eine sog. "defensive area"

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

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

Flächeninanspruchnahme	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport AG am Flughafen Frankfurt						
Eigentumsfläche ¹	ha	1907	1914	2240	2245	2297
davon befestigt	ha	891	891	982	1.027	1.065
Flughafen Varna						
Eigentumsfläche ¹	ha	-	-	-	223	223
davon befestigt	ha	-	-	-	-	55
Flughafen Burgas						
Eigentumsfläche ¹	ha	-	-	-	253	253
davon befestigt	ha					64

¹ Zusammenhängende Eigentumsfläche.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

EN16 Treibhausgasemissionen



EN16 Treibhausgasemissionen	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
CO2-Emissionen ^{1,2,3}	1.000 t CO2	276,1	272,8	268,6	272,0	275,2
direkte CO2-Emissionen ^{1,3}	1.000 t CO2	39,4	43,3	48,0	41,2	42,1
indirekte CO2-Emissionen ^{2,3}	1.000 t CO2	236,7	229,6	220,6	230,7	233,1
Klimaintensität der Verkehrsleistung ^{1,2,3,4}	kg CO2 pro Verkehrseinheit	2,92	2,39	2,21	2,47	2,42
direkte CO2-Emissionen ^{1,3}	kg CO2 pro Verkehrseinheit	0,42	0,38	0,39	0,37	0,37
indirekte CO2-Emissionen ^{2,3}	kg CO2 pro Verkehrseinheit	2,50	2,01	1,81	2,09	2,05
kompensierte CO2-Emissionen (Zertifikate) ^{3,5}	1.000 t CO2	133,2	144,1	149,5	154,7	0,00
Fraport-Muttergesellschaft						
CO2-Emissionen ^{1,2,3}	1.000 t CO2	234,2	229,6	225,6	239,7	243,1
direkte CO2-Emissionen ^{1,3}	1.000 t CO2	33,9	38,5	36,5	36,9	37,0
indirekte CO2-Emissionen ^{2,3}	1.000 t CO2	200,3	191,2	189,1	202,8	206,0
Klimaintensität der Verkehrsleistung ^{1,2,3,4}	kg CO2 pro Verkehrseinheit	3,37	3,04	2,88	3,08	3,08
direkte CO2-Emissionen ^{1,3}	kg CO2 pro Verkehrseinheit	0,49	0,51	0,47	0,47	0,47
indirekte CO2-Emissionen ^{2,3}	kg CO2 pro Verkehrseinheit	2,88	2,53	2,41	2,60	2,61

kompensierte CO2-Emissionen (Zertifikate) ^{3,5}	1.000 t CO2	133,2	144,1	149,5	154,7	0,0
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁶	t CO2	<2	<2	<2	<2	<2

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

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

² Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol-Standards: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).

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

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

⁵ RECS-Zertifikate (www.recs.org). Ab 2013 werden keine RECS-Zertifikate mehr bezogen, da durch § 55 EEG ersetzt.

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

EN17 Andere Treibhausgasemissionen



EN17 Andere Treibhausgasemissionen	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport-Muttergesellschaft (Scope 3 nach GHG)						
Flugverkehr ^{1,8}	1.000 t CO2	863,5	895,8	939,4	961,4	919,4
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ^{2,5}	1.000 t CO2	125,5	122,3	120,1	118,8	118,9
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3,5}	1.000 t CO2	241,8	272,7	274,2	245,7	259,0
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴	1.000 t CO2	0,90	0,95	0,97	0,75	0,86
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) ^{5,7}	1.000 t CO2	163,1	159,1	181,8	181,0	187,2
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁶	t CO2-Äquivalent	<2	<2	<2	<2	<2

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

² An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte.

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

⁴ Beinhaltet Pkw, Bahn und Flug.

⁵ Aktualisierung für 2011

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

⁷ Für 2012 vorläufig, da wenige Daten Dritter ausstehen und daher auf Basis Hochrechnung beruhen.

⁸ ab 2013 Berechnung ohne erhöhten Umkehrschub (gegenüber Idle) mit APU nach ICAO Doc. 9889“, nach alter Berechnungsart 932.495 t CO2, außerdem 2 Prozent weniger Flugbewegungen

EN20 NO2, SO2 und andere Luftemissionen



EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport-Muttergesellschaft						
Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka						
NO _x ¹	Tonnen	-	-	-	-	-
Benzol ¹	Tonnen	-	-	-	-	-
PM10 ¹	Tonnen	-	-	-	-	-

¹ Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka 264 t NO_x, 0,4 t Benzol sowie 9,3 t PM10. Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Eine jährliche Aktualisierung ist noch nicht möglich, da die Datenermittlung sehr aufwendig ist. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung.

EN21 Abwassereinleitung



EN21 Abwassereinleitung	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
Schmutzwasser	Mio m ³	2,025	2,322	2,174	2,394	2,933
Schmutzwasser ¹	Liter pro Verkehrseinheit	21,4	20,4	17,9	22,5	25,7
Fraport-Muttergesellschaft						
Schmutzwasser ^{2,3,4}	Mio m ³	1,351	1,590	1,581	1,897	2,253
Schmutzwasser ^{1,3,4}	Liter pro Verkehrseinheit	19,4	21,1	20,2	24,3	28,5

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

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

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

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

⁴ Anteil an enteisungshaltigem Niederschlagswasser am Schmutzwasser höher gegenüber dem Vorjahr aufgrund strengen Winters Anfang 2013 mit Eis und Schnee. Im Jahr 2013 sind 259.000 m³ an enteisungshaltigem Niederschlagswasser enthalten.

EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode



EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
Abfallaufkommen ^{1,2,7}	1.000 t	33,91	36,09	38,25	35,51	38,76
Abfallaufkommen ^{2,3}	kg pro Verkehrseinheit	0,36	0,32	0,31	0,32	0,34

gefährliche Abfälle ²	1.000 t	1,37	1,78	1,50	1,53	3,96
nicht gefährliche Abfälle ²	1.000 t	32,54	34,31	36,75	32,66	34,80
Verwertung	in % des Abfall-aufkommens	62,5	63,9	63,4	69,6	73,6
Fraport-Muttergesellschaft						
Abfallaufkommen ²	1.000 t	22,27	23,54	23,97	24,63	26,54
Abfallaufkommen ^{2, 3, 4}	kg pro Verkehrseinheit	0,32	0,31	0,31	0,32	0,34
gefährliche Abfälle ²	1.000 t	1,24	1,78	1,33	1,36	2,73
nicht gefährliche Abfälle ²	1.000 t	21,02	21,76	22,67	23,27	23,81
Verwertung gesamt ^{2, 5}	1.000 t	19,04	19,83	19,94	20,90	22,19
Verwertungs-Quote gesamt ^{2, 6}	in % des Abfall-aufkommens	85,5	84,3	83,1	84,9	83,6
Abfälle von internationalen Flügen	1.000 t	5,73	5,83	6,11	6,04	5,93

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

¹ 73,6 % werden verwertet, detaillierte Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzern-Flughäfen darstellbar.

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

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

⁴ Korrektur gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2010

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

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

⁷ Abweichungen in der Addition von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen liegen in der länderspezifischen Gesetzgebung in Peru.

EN23 Wesentliche Freisetzung



EN23 Wesentliche Freisetzung	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Fraport-Muttergesellschaft¹						
Freisetzung wassergefährdender Stoffe						
Anzahl der Freisetzung	Anzahl	483	482	640	674	637
Volumen der Freisetzung	m3	11,60	10,33	11,79	12,28	12,37
Häufigkeit der Freisetzung	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	1,04	1,04	1,31	1,4	1,35
Auswirkungen ²		keine	keine	keine	keine	keine

¹ Freisetzung vorwiegend durch Dritte.

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

AO5 Luftqualität



AO5 Luftqualität	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
am Flughafen Frankfurt						
NO ₂ ^{1,2,3,4}	µg/m ³	45	45	46	46	46,6
SO ₂ ^{1,2,5}	µg/m ³	5	3	4	4	2,4
Feinstäube, PM ₁₀ ^{1,2,6}	µg/m ³	22	26	23	19	19,8
Benzol ^{1,2,7,8}	µg/m ³	1,0	0,8	0,9	0,8	0,8
am Flughafen in Lima						
NO ₂ ^{2,9,10}	µg/m ³	6,8	10,5	9,9	1,7	23,8
SO ₂ ⁹	µg/m ³	8,6	4,2	6,8	5,2	7,9
Feinstäube, PM ₁₀ ^{2,9,11}	µg/m ³	44,6	49,7	56,5	30,0	41,0
am Flughafen in Antalya						
NO ₂ ⁹	µg/m ³	-	-	-	2,5	2,5
SO ₂ ⁹	µg/m ³	-	-	-	5,9	5,9
Feinstäube, PM _{2,5} ⁹	µg/m ³	-	-	-	0,4	0,4

¹ Jahresmittel der Messwerte an der Station SOMMI1, die sich auf dem Flughafengelände befindet. Diese Werte stellen das Gesamtergebnis aller Emissionen unterschiedlicher Quellgruppen dar, d.h. neben den Immissionsbeiträgen des Flughafens auch die von Dritten (Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Hausbrand, großräumige Hintergrundbelastung). Der Anteil des Flughafens ist ortsabhängig und liegt hier nach Modellrechnungen je nach Komponente zwischen zirka 10 % und 30 %.

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

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

⁴ Werte aus dem Jahr 2010 korrigiert gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2010.

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

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

⁷ Benzol nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 5 mg/m³, Wert 2013 vorläufig.

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

⁹ Jahresmittelwerte an den Flughäfen Lima und Antalya. Diese Werte stellen eine Summe von unterschiedlichen Emittenten dar und beinhalten neben den Emissionen des Flughafens auch die von Dritten (Kfz-Verkehr, Industrie- und Gewerbe, Hausbrand). Der Anstieg in Lima beruht auf Erweiterung der Fahrzeugflotte und Vergrößerung der umliegenden Gewerbe- und Industriegebiete.

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

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

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel



AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel	Einheit	2009	2010	2011	2012*	2013
Konzern						
Flächenenteisungsmittel ¹	m ³	3.350	3.364	4.266	2.238	2.494
Carbamide ¹	t	50	121	84	43	60

Flugzeugenteisungsmittel, gesamt (Typ I, II, IV) ¹	m ³ Wirkstoff	1.229	4.511	900	980	1.510
Safewing-de-icing fluid Type II. ^{1,2}	m ³ Wirkstoff	14	32	8	4	3
Flugzeugenteisungsmittel, Typ I (Aircraft Deicing/Anti-icing Fluid mit 80% Propylenglykol-Anteil) ^{1,3,4}	m ³ aktives Mittel	-	-	485	522	788
Flugzeugenteisungsmittel Typ IV (Aircraft Deicing/Anti-icing Fluid mit 50% Propylenglykol-Anteil) ^{1,3,4}	m ³ aktives Mittel	-	-	1.008	1.122	1.757
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug ^{3, 4}	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug	0,178	0,270	0,192	0,295	0,312
Fraport-Muttergesellschaft						
Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat (flüssig- ca. 50% Wirkstoff) auf den Flugbetriebsflächen ¹	m ³	3.271	3.307	4.246	2.233	2.452
Flächenenteisungsmittel Natriumformiat (Granulat- ca. 100 % Wirkstoff)	t	-	-	-	-	241

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

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

² Flughäfen Varna und Burgas

³ N*ICE am Flughafen Frankfurt

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

Aspekt: Transport

EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr



EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern						
Mitarbeiterverkehr						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ^{1,3}	Anteil in %	33,0	33,0	34,7	42,3	35,7
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹	Anteil in %	16,6	17,3	16,4	15,4	15,9
Passagierverkehr						
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹	Anteil in %	63,3	65,7	67,7	68,1	68,1
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterverkehr ²						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ^{1,3}	Anteil in %	31,2	31,0	31,8	41,2	34,2
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹	Anteil in %	14,3	15,5	15,4	14,6	15,0

Passagierverkehr Flughafen Frankfurt ²						
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹	Anteil in %	37,4	39,2	40,9	41,6	40,8

¹ Die Werte basieren auf einer Umfrage.

² Die wesentlichen Umweltwirkungen sind unter EN17 "Andere Treibhausgasemissionen" dargestellt.

³ Abweichung 2012 zu 2013, da im Jahr 2012 bei der Fraport-Muttergesellschaft stichprobenartige Erhebung überwiegend im administrativen Bereich erfolgte, im Jahr 2013 fand eine Vollerhebung statt.

AO7: Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten



AO7: Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten*	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Flughafen Frankfurt						
Anzahl Einwohner in der Kontur Ldn = 60 dB(A) ^{1,2,7}	Anzahl	23.296	25.182	24.632	12.094	9.395
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-13%	8%	-2%	-51%	-22%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 60 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1,3,7}	Anzahl	5.911	7.535	6.980	3.920	2.722
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-27%	27%	-7%	-44%	-31%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 55 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1,4,5,7}	Anzahl	93.008	97.954	103.001	98.014	95.062
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-11%	5%	5%	-5%	-3%
Anzahl Wohnbevölkerung in der Kontur umhüllende NAT, Nacht = 6 x 68 dB(A) und Leq, Nacht = 50 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1,6,7}	Anzahl	108.514	116.715	107.189	86.315	72.532
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-13%	8%	-8%	-19%	-16%

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

¹ Die Fluglärmkonturen wurden errechnet auf Basis der in Deutschland eingeführten Regelwerke „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ und „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD, 2008)“. Alle Szenarien wurden auf Basis der zehn Jahre 2000 bis 2009 ermittelten langjährigen mittleren Betriebsrichtungsverteilung standardisiert. Der für die prognostische Schutzzonenberechnung nach Fluglärmenschutzgesetz entwickelte und in AzB und AzD beschriebene Sigma-Zuschlag wurde nicht angewandt.

² Bei dem Bewertungsmaß Ldn (Level day/night) handelt es sich um einen 24h-Dauerschallepegel in dB(A), bei dem die während der Nachtzeit auftretenden Schallereignisse mit einem Zuschlag von 10 dB belegt werden. Der Ldn ermöglicht es, Belastungsänderungen von Jahr zu Jahr anhand nur eines Kriteriums zu

dokumentieren.

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

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

⁵ Bei den Angaben zu Leq, Tag = 55 dB(A) handelt es sich um die Gesamtzahl innerhalb dieser Kontur, die unter Leq, Tag = 60 dB(A) genannte Anzahl stellt also eine Teilmenge daraus dar.

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

⁷ Der Rückgang der Kennzahlen 2013 gegenüber 2012 ist auf eine veränderte Verkehrsverteilung auf die Bahnen und Flugstrecken sowie nachts auch auf geringere Flugbewegungszahlen zurückzuführen.

AO9: Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen.



AO9: Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen.	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Flughafen Frankfurt^{1,2,3,6}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	3,42	3,11	1,96	2,42	2,51
Flughafen Lima³	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0,29	0,41	0,22	0,88	0,39
Flughafen Varna^{3,4}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	-	0	1,78	7,45	5,21
Flughafen Burgas^{3,4}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	-	4,42	2,60	3,71	0,54
Flughafen Antalya⁵		-	-	-	-	-

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

² Daten für 2013 übermittelt der DAVVL e.V. im Juni 2014.

³ Vogelschlagrate: Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen.

⁴ Erhebung erfolgt seit 2010.

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

⁶ Vorläufig für 2013

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Kennzahlen > Personal

Personal

Sämtliche Angaben beziehen sich auf Jahresendbestände zum 31. Dezember. Im Jahresdurchschnitt (nach IFRS) beschäftigte der Fraport Konzern im Jahr 2013 20.947 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Stammbeschäftigte und Aushilfen).

Aspekt: Beschäftigung

LA1 Gesamtbelegschaft



Gesamtbelegschaft	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern						
Beschäftigte ^{1,8}	Anzahl Personen	20.488	20.905	21.445	22.276	21.986
davon Männer ^{6,8}	Anzahl Personen	-	16.051	16.443	17.070	16.896
davon Frauen ^{6,8}	Anzahl Personen	-	4.854	5.002	5.206	5.090
Stammbeschäftigte ^{2,8,10}	Anzahl Personen	18.552	18.888	19.479	20.186	19.753
Auszubildende ⁸	Anzahl Personen	321	334	343	381	359
Aushilfen ^{3,8}	Anzahl Personen	820	851	771	753	758
Freigestellte ⁸	Anzahl Personen	795	832	853	957	1.117
Aviation ⁵	nach IFRS (Stammbe- schäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	6.337	6.074	6.088	6.298	6.194
Ground Handling ⁵	nach IFRS (Stammbe- schäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	8.254	8.564	8.899	8.924	9.017
Retail & Real Estate ⁵	nach IFRS (Stammbe- schäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	603	606	596	629	648
External Activities & Services ⁵	nach IFRS (Stammbe- schäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel)	4.776	4.548	5.012	5.112	5.088
Regionale Verteilung						
Europa	in % der	95,7	94,9	94,9	95,9	96,3

	Beschäftigten					
Deutschland	in % der Beschäftigten	91,2	90,2	91,6	92,7	93,2
Restliches Europa	in % der Beschäftigten	4,5	4,7	3,3	3,2	3,1
Asien	in % der Beschäftigten	1,9	2,2	2,2	1,1	1,2
Amerika	in % der Beschäftigten	2,4	2,8	2,9	3,0	2,5
Teilzeitanstellung ^{4,8}	in % der Beschäftigten	14,0	11,2	10,4	11,9	12,4
Befristete Arbeitsverträge ⁸	in % der Beschäftigten	12,4	16,7	19,7	17,3	18,2
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte ¹	Anzahl Personen	12.083	11.967	12.217	12.134	11.985
davon Männer	Anzahl Personen	9.824	9.722	9.874	9.781	9.677
davon Frauen	Anzahl Personen	2.259	2.245	2.343	2.353	2.308
Stammbeschäftigte ²	Anzahl Personen	10.519	10.446	10.778	10.525	10.340
davon Männer	Anzahl Personen	8.694	8.645	8.904	8.675	8.556
davon Frauen	Anzahl Personen	1.825	1.801	1.874	1.850	1.784
Auszubildende	Anzahl Personen	316	331	338	374	352
davon Männer	Anzahl Personen	229	243	238	257	239
davon Frauen	Anzahl Personen	87	88	100	117	113
Aushilfen ³	Anzahl Personen	681	618	537	551	491
davon Männer	Anzahl Personen	514	455	336	345	303
davon Frauen	Anzahl Personen	167	163	201	206	188
Freigestellte	Anzahl Personen	567	572	564	684	802
davon Männer	Anzahl Personen	387	379	396	504	579
davon Frauen	Anzahl Personen	180	193	168	180	223
Aviation	Anzahl Personen	3.313	3.285	3.168	2.917	2.916
Ground Handling	Anzahl Personen	6.389	6.259	6.227	6.251	6.077
Retail & Real Estate ⁹	Anzahl Personen	652	651	655	697	714
External Activities & Services	Anzahl	1.729	1.772	2.167	2.269	2.278

	Personen					
Teilzeitanstellung ⁴	in % der Beschäftigten	16,2	15,5	14,5	14,2	13,7
davon Männer	in % der Beschäftigten	9,1	8,4	7,5	7,1	6,6
davon Frauen	in % der Beschäftigten	7,1	7,1	7,0	7,1	7,1
davon Männer	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	-	-	-	-	48,4
davon Frauen	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	-	-	-	-	51,6
Befristete Arbeitsverträge	in % der Beschäftigten	9,9	9,2	8,1	8,2	7,8
davon Männer ⁷	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	-	-	66,9	65,0	65,0
davon Frauen ⁷	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	-	-	33,1	35,0	35,0

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

² Zu den Stammbeschäftigten zählen **keine** Aushilfen (siehe 4.), Freigestellte und Auszubildende.

³ Aushilfen = Schüler(innen), Student(inn)en, Praktikant(inn)en, Diplomand(inn)en, geringfügig Beschäftigte und Trainees.

⁴ Inklusive Altersteilzeit.

⁵ Anpassung der Berichtsdaten 2009 an Umstrukturierungsmaßnahmen.

⁶ Erhebung erst ab 2010.

⁷ Erhebung erst ab 2011.

⁸ Werte 2010 und 2011 angepasst.

⁹ Wert 2010 angepasst.

¹⁰ Durch Rundungsdifferenzen bei den quotierten Zahlen ergibt sich bei der Addition von Stammbeschäftigten, Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten eine Differenz von einer Person.

LA2 Mitarbeiterfluktuation



Mitarbeiterfluktuation	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern⁵						
Mitarbeiterfluktuation gesamt						
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	1.945	1.869	2.180	2.187	2.215
	in % der Stammbeschäftigten ^{1, 6}	10,4	9,9	11,2	10,8	11,2

Einstellungen	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten	-	2.290	3.056	3.042	2.178
	in % der Stammbeschäftigten	-	12,1	15,7	15,1	11,0
Austrittsgründe						
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	846	627	1.037	816	586
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	283	365	389	347	287
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	68	53	65	69	62
Andere Gründe ²	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	748	824	689	955	1.280
Fluktuation nach Geschlecht						
Austritte						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.373	1.433	1.670	1.682	1.757
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	70,6	76,7	76,6	76,9	79,3
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	572	436	510	505	459
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	29,4	23,3	23,4	23,1	20,7
Einstellungen ³ /Andere Gründe ²						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	1.903	2.431	2.344	1.772
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	-	83,1	79,5	77,1	81,4
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	387	625	698	406
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	-	16,9	20,5	22,9	18,6
Fluktuation nach Alter⁴						
Austritte						

Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.023	894	945	820	821
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	52,6	47,8	43,3	37,5	37,0
Altersgruppe 31-50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	724	789	1.029	1.095	1.058
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	37,2	42,2	47,2	50,1	47,8
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	198	186	206	272	336
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	10,2	10,0	9,4	12,4	15,2
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterfluktuation gesamt						
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	209	196	220	399	160
	in % der Stammbeschäftigten ¹	2,0	1,9	2,0	3,8	1,5
Einstellungen	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten ⁴	-	213	586	299	162
	in % der Stammbeschäftigten	-	2,0	5,4	2,8	1,6
Austrittsgründe						
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	49	33	45	69	57
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	8	15	11	9	9
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	32	27	34	36	30
Andere Gründe ²	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	120	121	130	285	64
Fluktuation nach Geschlecht						
Austritte						
Männer	Anzahl unter den Stammbe-	168	165	177	327	128

		schäftigten				
	in % der ausgetretenen Stammbe- schäftigten	80,4	84,2	80,5	82,0	80,0
Frauen	Anzahl unter den Stammbe- schäftigten	41	31	43	72	32
	in % der ausgetretenen Stammbe- schäftigten	19,6	15,8	19,5	18,0	20,0
Einstellungen³						
Männer	Anzahl unter den Stammbe- schäftigten	-	190	494	248	144
	in % der eingetretenen Stammbe- schäftigten	-	89,2	84,3	82,9	88,9
Frauen	Anzahl unter den Stammbe- schäftigten	-	23	92	51	18
	in % der eingetretenen Stammbe- schäftigten	-	10,8	15,7	17,1	11,1
Fluktuation nach Alter						
Austritte^{4,7}						
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbe- schäftigten	41	57	61	85	45
	in % der ausgetretenen Stammbe- schäftigten	19,6	29,1	27,7	21,3	28,1
Altersgruppe 31-50 Jahre	Anzahl unter den Stammbe- schäftigten	99	76	85	210	62
	in % der ausgetretenen Stammbe- schäftigten	47,4	38,8	38,6	52,6	38,8
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbe- schäftigten	69	63	74	104	53
	in % der ausgetretenen Stammbe- schäftigten	33,0	32,1	33,6	26,1	33,1

¹ Geänderte Berechnungsgrundlage gegenüber Bericht 2009.

² Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

³ Erhebung erst ab 2010.

⁴ Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist derzeit nicht möglich, wird aber mittelfristig angestrebt.

⁵ Werte 2010 und 2011 angepasst.

⁶ Wert 2009 angepasst.

⁷ Wert 2010 angepasst.

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit



Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit		2009	2010	2011	2012	2013
Fraport-Muttergesellschaft^{1,2,3}						
Anzahl der Beschäftigten, die Anspruch auf Elternzeit besitzen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	10.446	10.778	10.525	10.340
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	8.645	8.904	8.675	8.556
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	1.801	1.874	1.850	1.784
Anzahl der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	217	207	213
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	72	89	102
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	145	118	111
Anzahl der Beschäftigten, die nach dem Ende der Elternzeit zurückgekehrt sind	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	114	147	145
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	63	95	111
	Anteil in % der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	-	-	55,3	64,6	76,6
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	-	-	51	52	34
	Anteil in % der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	-	-	44,7	35,4	23,4

¹ Erhebung erst ab 2010.

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

³ Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der

Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis

LA4 Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen

Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen		2009	2010	2011	2012	2013
Konzern						
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung ^{1,2}	in % der Beschäftigten	93	93	93	93	93
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung ^{2,3}	in % der Beschäftigten	97	97	97	97	97

¹ Wert 2009 angepasst.

² Werte 2009 bis 2012 angepasst.

³ Weitere drei Prozent sind außertariflich Beschäftigte oder Leitende Angestellte nach Betriebsverfassungsgesetz.

Aspekt: Arbeitsschutz

LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen

Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen		Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern							
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten		100	100	100	100	100
Fraport-Muttergesellschaft							
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten		100	100	100	100	100

LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten

Berufskrankheiten und Abwesenheiten		Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Konzern^{6,7}							
Unfälle ^{1,10}	Anzahl		1.362	1.601	1.475	1.445	1.346
1.000-Mann-Quote ^{1,2,3}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter		24,1	31,7	29,3	30,0	26,8
mit Todesfolge	Anzahl		0	0	0	0	0
meldepflichtig ^{2,10}	Anzahl		513	669	643	666	598

Ausfalltage ^{2,4,10}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	7.543	11.821	9.187	10.152	9.356
Krankenquote ^{5,10}	Abwesenheit in %	4,2	6,4	6,1	6,51	6,33
krankheitsbedingt ^{5,10}	Abwesenheit in %	4,1	6,2	6,0	6,37	6,15
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ^{5,10}	Abwesenheit in %	0,1	0,2	0,1	0,14	0,18
Berufskrankheiten ⁹	Anzahl anerkannte Fälle	4	1	0	3	0
Fraport-Muttergesellschaft^{6,7,8}						
Unfälle ¹	Anzahl	723	863	736	745	663
1.000-Mann-Quote ^{1,2,3}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	24,8	30,2	24,2	26,6	22,2
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	0	0	0
meldepflichtig ²	Anzahl	301	361	292	325	268
Ausfalltage ^{2,4}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	4.991	7.960	4.763	5.788	5.425
Krankenquote ⁵	Abwesenheit in %	6,23	6,49	6,45	6,46	6,82
krankheitsbedingt ⁵	Abwesenheit in %	6,05	6,19	6,27	6,25	6,61
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ⁵	Abwesenheit in %	0,18	0,30	0,18	0,21	0,21
Berufskrankheiten ⁹	Anzahl anerkannte Fälle	0	1	0	3	0

¹ Bagatelverletzungen (Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen) sind nicht enthalten.

² Meldepflichtig = als meldepflichtig gilt ein Arbeitsunfall mit mehr als drei Ausfalltagen.

³ Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand. Der durchschnittliche Personalstand ergibt sich aus den addierten monatlichen Gesamtbeschäftigten, dividiert durch die Anzahl der Monate.

⁴ Ausfalltage = geplante Arbeitstage.

⁵ Bezogen auf die Sollarbeitsstunden.

⁶ Eine Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen ist für Fraport derzeit aus technischen Gründen nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

⁷ Die Berufskrankheiten und Abwesenheiten umfassen die Gesamtbelegschaft, jedoch nicht selbstständige Auftragnehmer, da die Daten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht erhoben werden.

⁸ Eine Untergliederung der Unfall- und Ausfalltage ist für Fraport nicht relevant. Der größte Teil der Arbeitsunfälle findet im operativen Bereich statt, wo hauptsächlich Männer tätig sind. Eine Auswertung würde demnach größtenteils Männer aufweisen.

⁹ Die Berufskrankheiten im Jahr 2012 sind nachträglich anerkannte Krankheiten aus dem Jahr 2011.

¹⁰ Werte 2010 und 2011 angepasst.

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte



Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte		2009	2010	2011	2012	2013
Konzern^{3,4}						
Auszubildende	Anzahl Personen	321	336	343	381	359
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/ Diplomand(inn)en/Schüleraushilfen ⁶	Anzahl Personen	710	723	779	753	758
Weiterbildung ^{1,2,5}	Tage je Beschäftigte	4,09	4,36	5,01	5,74	3,77
Fraport-Muttergesellschaft⁴						
Auszubildende	Anzahl Personen	316	331	338	374	352
Männer	in % der Auszubildenden	72,5	73,4	70,4	68,7	67,9
Frauen	in % der Auszubildenden	27,5	26,6	29,6	31,3	32,1
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/ Diplomand(inn)en/Schüleraushilfen ⁶	Anzahl Personen	679	616	537	551	491
Weiterbildung ^{1,2,5}	Tage je Stammbeschäftigten	2,9	2,7	3,3	4,8	2,5

¹ Ohne Auszubildende.

² 7 h = 1 Tag.

³ Eine Untergliederung der Konzern-Kennzahlen nach Geschlecht ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

⁴ Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

⁵ Eine Angabe der Weiterbildungszeit nach Geschlecht kann derzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, wird aber in Zukunft angestrebt.

⁶ Die Werte 2009 bis 2012 sind inkl. Trainees, die in dem Zeitraum zu den Aushilfen zählten.

LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung



Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung		2009	2010	2011	2012	2013
Konzern^{1,2,3}						
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	-	11.679	12.390	12.081	11.885
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	-	61,8	63,6	59,8	60,2
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	10.519	10.446	10.778	10.525	10.340

Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	100	100	100	100	100
Männer	in % der Stammbeschäftigten	82,7	82,8	82,6	82,4	82,7
Frauen	in % der Stammbeschäftigten	17,3	17,2	17,4	17,6	17,3

¹ Erhebung erst ab 2010.

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

³ Werte 2010 und 2011 angepasst.

Aspekt: Diversity

LA13 Zusammensetzung Beschäftigte



Zusammensetzung Beschäftigte	Einheit	2009	2010	2011	2012	2013
Diversity						
Konzern^{2,7}						
Durchschnittsalter	Jahre	40,5	40,2	40,8	41,2	41,8
bis 30 Jahre	Anzahl Personen ¹⁰	3.899	4.569	4.475	4.504	4.126
	in % der Beschäftigten ¹⁰	20,9	21,9	20,9	20,2	18,8
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen ¹⁰	11.280	12.477	12.703	13.006	12.650
	in % der Beschäftigten ¹⁰	60,4	59,7	59,2	58,4	57,5
über 50 Jahre	Anzahl Personen ¹⁰	3.500	3.859	4.267	4.766	5.210
	in % der Beschäftigten ¹⁰	18,7	18,5	19,9	21,4	23,7
Fraport-Muttergesellschaft						
Durchschnittsalter	Jahre	42,8	42,7	43,4	43,2	44,3
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	1.819	1.774	1.880	1.898	1.760
	in % der Beschäftigten	15,1	14,8	15,4	15,6	14,7
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen	7.588	7.386	7.386	7.093	6.813
	in % der Beschäftigten	62,8	61,7	60,5	58,5	56,8
über 50 Jahre	Anzahl Personen	2.676	2.807	2.951	3.143	3.412
	in % der Beschäftigten	22,1	23,5	24,2	25,9	28,5

Konzern²

Ausländische Beschäftigte	Anzahl	3.826	4.186	4.379	4.484	4.341
	in % der Beschäftigten	20,5	20,0	20,4	20,1	19,7

Fraport-Muttergesellschaft

Ausländische Beschäftigte	Anzahl	1.983	1.914	1.927	1.927	1.807
	in % der Beschäftigten	16,4	16,0	15,8	15,9	15,1
Anteil Führungskräfte ⁹	in % der Beschäftigten	-	-	-	0,1	0,1
Anteil Nicht-Führungskräfte	in % der Beschäftigten	-	-	-	15,8	15,0

Konzern

Schwerbehinderte ³	Anzahl	1.297	1.392	1.460	1.549	1.557
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze ⁴	6,6	7,0	7,2	7,3	7,5

Fraport-Muttergesellschaft

Schwerbehinderte ³	Anzahl	1.127	1.192	1.224	1.263	1.271
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze ⁴	10,0	10,7	10,7	11,3	11,4

Konzern^{8,10}

Gender						
Frauen	in % der Beschäftigten	23,0	23,2	23,3	23,4	23,2
Männer	in % der Beschäftigten	77,0	76,8	76,7	76,6	76,8
Frauen in Führungspositionen	in % der Führungskräfte ⁵	25,8	28,7	31,4	29,6	27,6
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1 ^{1, 5}	-	20,0	16,7	14,3	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2 ^{1, 5}	-	21,2	26,5	27,3	29,7
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3 ^{1, 5}	-	29,7	31,1	28,3	27,7
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4 ^{1, 5}	-	24,8	22,6	23,9	28,2
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5 ^{1, 5}	-	36,9	46,1	40,8	25,1

Fraport-Muttergesellschaft

Gender						
Frauen	in % der Beschäftigten	18,7	18,8	19,2	19,4	19,3
Männer	in % der	81,3	81,2	80,8	80,6	80,7

	Beschäftigten					
Frauen in Führungspositionen	in % der Führungskräfte ⁵	17,6	20,5	21,5	20,5	22,6
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1	0,0	20,0	16,7	14,3	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2	16,1	13,3	22,6	24,1	29,0
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3	18,1	24,2	24,1	21,9	24,0
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4	18,7	19,4	18,9	20,0	21,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5	14,8	14,3	20,0	12,5	13,8
Personen in leitenden Organen	Anzahl Personen in leitenden Organen (gesamt) ^{1,6}	-	24,0	24,0	24,0	25,0
davon Frauen	in % der Personen in leitenden Organen ^{1,6}	-	12,5	20,8	12,5	20,0
bis 30 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen ^{1,6}	-	0,0	0,0	0,0	0,0
31 bis 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen ^{1,6}	-	25,0	16,7	16,7	40,0
über 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen ^{1,6}	-	75,0	83,3	83,3	60,0

¹ Erhebung erst ab 2010.

² In Deutschland.

³ Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

⁴ Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte – Schüler(innen) – Student(inn)en – Auszubildende.

⁵ Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5. Der Begriff Führungsebene (bzw. Ebene 1 bis 5) bezieht sich ausschließlich auf Führungskräfte einer Organisationseinheit, das heißt Personen, denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter disziplinarisch und fachlich unterstellt sind (1. Führungsebene: Geschäfts-/Servicebereichsleiter(in), 2. Führungsebene: Bereichsleiter(in)/Zentralbereichsleiter(in), 3.-5. Führungsebene: Leiter(in)).

⁶ Leitende Organe = Die Gremien oder Vorstände, die für die strategische Ausrichtung der Organisation, die effiziente Aufsicht über die Geschäftsführung und die Haftung des Managements gegenüber der Organisation und seinen Stakeholdern verantwortlich zeichnen.

⁷ Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

⁸ Eine Angabe der Personen in leitenden Organen untergliedert nach Geschlecht und Altersgruppen ist noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen.

⁹ Erhebung erst ab 2012.

¹⁰ Werte 2010 und 2011 angepasst.

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Kennzahlen > Weitere Kennzahlen

Weitere Kennzahlen

Zahlenangaben zu den Bewegungen im Fernbahnhof, Regionalbahnhof, Straße +

	2011	2012	2013
Pkw und Mietwagen	41	37	39
Taxi und Zubringerdienste*	22	23	21
Bus und S-Bahn	14	16	16
ICE und andere Fernzüge	21	22	21
Sonstige (inkl. Holiday-Parking)	2	2	3
Gesamt	100	100	100

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

Passagierzufriedenheit +

	Jahr	Ziel	Zielerreichung
Passagierzufriedenheit			
allgemein	2010	73%	70%
	2011	73%	77%
	2012	74%	80%
	2013	80%	80%
Einfachheit Umsteigevorgang	2010	59%	57%
	2011	62%	68%
	2012	64%	76%
	2013	76%	76%
Kundenzufriedenheit mit der Wartezeit			
Luftsicherheit	2010	72%	67%
	2011	72%	74%
	2012	72%	82%
	2013	80%	80%
Passkontrolle (Abflug)	2010	84%	76%
	2011	80%	82%
	2012	82%	89%
	2013	85%	88%

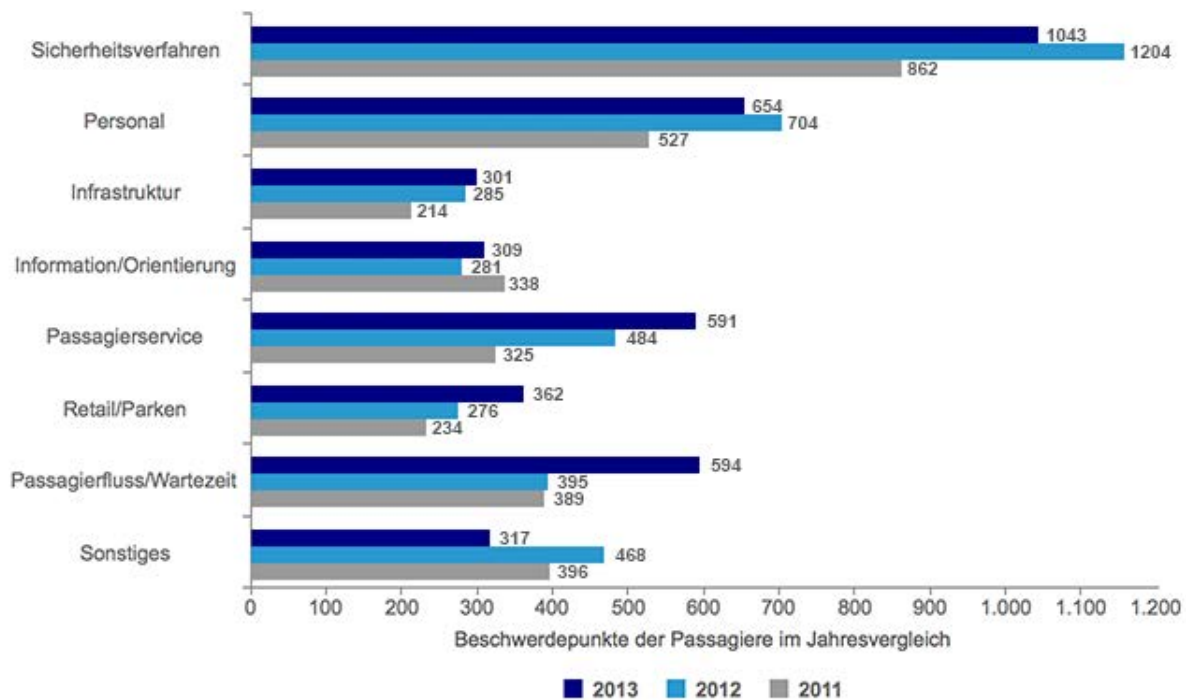
Kundenzufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter

Luftsicherheit	2010	76%	73%
	2011	80%	76%
	2012	80%	78%
	2013	80%	76%
Passkontrolle (Abflug)	2010	78%	72%
	2011	80%	75%
	2012	80%	76%
	2013	80%	72%

Beschwerdepunkte der Passagiere



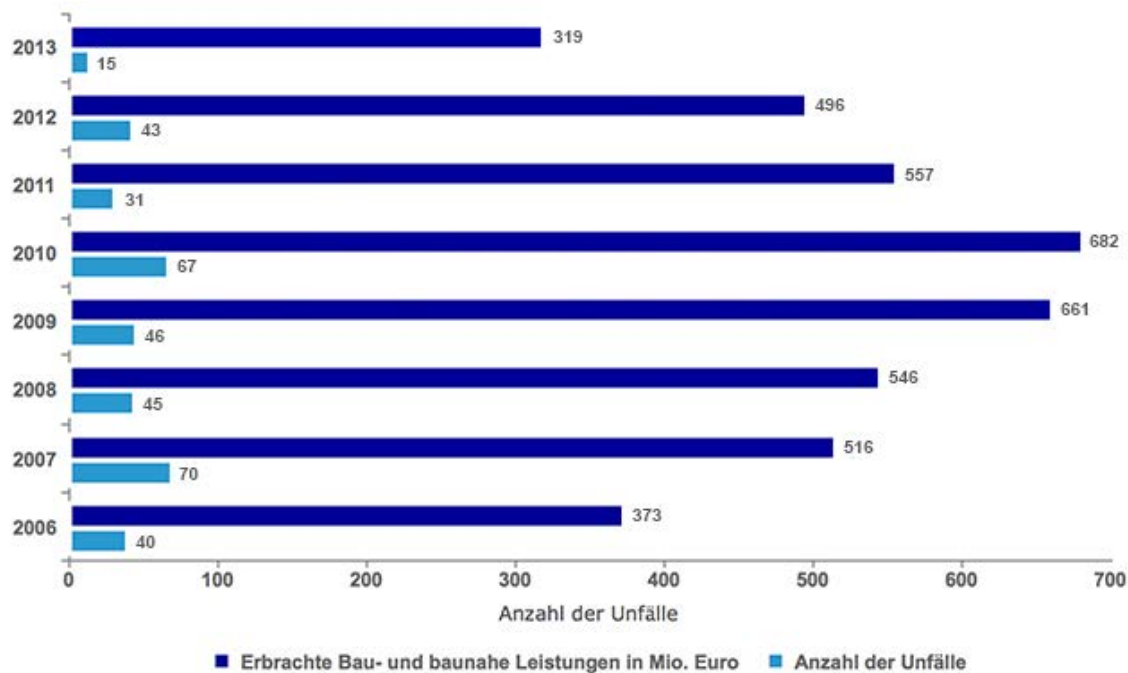
Beschwerdepunkte der Passagiere



Anzahl der Unfälle externer Beschäftigter auf dem Fraport-Gelände



Anzahl der Unfälle externer Beschäftigter auf dem Fraport-Gelände



Hinweis:

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

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Nachhaltigkeitsprogramm



Nachhaltigkeitsprogramm

Präambel

Ziel des Fraport-Nachhaltigkeitsprogramms 2013 ist es, die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns abzubilden. Das Programm wurde im Vergleich zum Vorjahr gestrafft und mit Fokus auf Verbesserungspotenziale präzisiert. „Fortlaufende“ Ziele werden künftig im Wesentlichen samt den entsprechenden Aktivitäten im Berichtsteil erläutert.

Kunden

Sicherheit im Luftverkehr +

Die Zielformulierung entfällt wegen der Programmfokussierung auf wesentliche Veränderungen

Sicherheit im Luftverkehr und auf dem Betriebsgelände hat für Fraport stets höchste Priorität. Um jederzeit maximale Sicherheitsstandards zu gewährleisten, entwickeln wir unsere Prozesse kontinuierlich weiter und passen sie neuen Gegebenheiten an. Eine Herausforderung dabei ist, notwendige Sicherheitskontrollen und -maßnahmen so zu gestalten, dass Reisende und Beschäftigte in ihrem eigentlichen Vorhaben möglichst wenig belastet werden. Ziele und Maßnahmen, die der **Produktqualität und Kundenzufriedenheit** dienen, finden Sie im entsprechenden Handlungsfeld.

Produktqualität und Kundenzufriedenheit +

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Dauerhafte Stabilisierung der Passagierzufriedenheit auf mindestens 80%	2015	<p>Serviceprogramm "Great to have you here!"</p> <p>Schrittweise Stabilisierung der Kundenzufriedenheit mit der Einfachheit des Umsteigevorgangs auf 80% (Zwischenziel 2013: 76%)</p> <p>Schrittweise Stabilisierung der Kundenzufriedenheit mit der Wartezeit an der:</p> <ul style="list-style-type: none"> Luftsicherheitskontrolle 82% (Ziel 2013: 80%) Passkontrolle (Abflug) 88% (Ziel 2013: 85%) <p>Steigerung der Kundenzufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter an der:</p> <ul style="list-style-type: none"> Luftsicherheitskontrolle auf 80% Passkontrolle (Abflug) auf 80% 	<p>Informationen zum aktuellen Status finden Sie unter Kennzahlen im Kapitel "Produktqualität und Kundenzufriedenheit".</p>
Steigerung der Zufriedenheit der Airlinekunden, Messinstrument: Customer Service Index	2014	Umsetzung eines Maßnahmenpakets für die Luft- und die Landseite sowie die Unternehmenssicherheit nach Maßgabe der Befragungsergebnisse von Airline-Vertretern	Ein Großteil der aus der Befragung 2012 abgeleiteten Maßnahmen wurden 2013 erfolgreich abgeschlossen. Die übrigen Projekte werden 2014 fortgeführt.
Steigerung der Zufriedenheit der Frachtkunden mit	2015	<ul style="list-style-type: none"> Regelkommunikation und Zusammenarbeit mit 	<ul style="list-style-type: none"> Vorbereitende Maßnahmen zur Institutionalisierung der

<p>Infrastrukturangeboten und effizienten Prozessen in der CargoCity Frankfurt</p>		<p>Kunden, Prozessbeteiligten und Behörden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementierung von prozessunterstützenden intelligenten IT-Systemen zur Reduzierung von Staus und Wartezeiten sowie der Vermeidung von unnötigen Verkehren in der CargoCity Frankfurt • Schaffung zusätzlicher Infrastrukturangebote und Parkplätze 	<p>Zusammenarbeit der Cargo Community abgeschlossen; Aufnahme der Geschäftstätigkeit 2014</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelkommunikationsprozesse mit Behörden etabliert • IT-Kommunikationssystem zur Verbesserung der Abläufe in Betriebsphase • Abschluss der Genehmigungsplanung für zusätzliche Stellplätze 2013; Realisierung 2014
<p>Steigerung des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere (Bus, S-Bahn, Regionalbahn, ICE, anderer Fernzug) an den Originärpassagieren</p>	<p>2015</p>	<p>Anbindung der Gepäckförderanlage an die Check-in Schalter im AIRail-Terminal</p>	<p>Planung bei Fraport abgeschlossen</p>
		<p>Unterstützung bei der Ausweitung des integrierten Ticketing/ Code Share Agreements der Deutschen Bahn auf weitere Airlines</p>	<p>in Planung</p>
<p>Wachstum des Originärmarkts durch Vergrößerung des Einzugsgebiets für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln</p>	<p>2015</p>	<p>Verbesserung des Angebots von Linien-Fernbusverbindungen aus deutschen Regionen, die nicht optimal mit dem Fernzug-Netz der DB zum Flughafen Frankfurt verbunden sind.</p>	<p>Gemeinsame Planung zur Erweiterung des Busbahnhofs mit Bus-Unternehmen und DB begonnen.</p>
		<p>Anzeigetafeln und Neubeschilderung im Fernbahnhof</p>	<p>Anzeigetafeln in Planung, Neubeschilderung abgeschlossen</p>

Beschäftigte

Beschäftigungsentwicklung



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Kontinuierliche Reduktion der Unfallereignisse (Gesamtunfälle) und der unfallbedingten Ausfalltage	2015	Verbesserung der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der unternehmensweiten Gefährdungsbeurteilungen Durchführung einer Schnittstellenkontrolle Vervollständigung der noch fehlenden Gefährdungsbeurteilungen „Funktion und Tätigkeit“ und „Arbeitsmittel“ Fortführung in 2014
		Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich	<ul style="list-style-type: none"> Ermittlung von Belastungen mit Hilfe eines Belastungskatasters Ableitung von Maßnahmen
		Neukonzeption des Schulungskonzepts zum Thema Arbeitssicherheit für Führungskräfte und Beschäftigte der administrativen Bereiche	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich zum bestehenden umfangreichen Schulungsangebot wurde 2013 mit der Durchführung von Auffrischungsschulungen für Führungskräfte begonnen. Eine Erweiterung ist für 2014 vorgesehen. Erarbeitung eines E-Learning-Moduls für Beschäftigte der administrativen Bereiche. Die Einführung ist für 2014 geplant.
Mittelfristige Stabilisierung und langfristige Steigerung der Anwesenheitsquote	2015/2020	Entwicklung und Umsetzung arbeitsorganisatorischer sowie gesundheitsfördernder Maßnahmen zur Prävention arbeitsbedingter psychischer Erkrankungen	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung psychischer Belastungen bei den Bodenverkehrsdiensten und den Luftsicherheitskontrollen Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen 2013 begonnen und 2014 fortgesetzt
		Verbesserung der	Projekte in Erarbeitung,

		stufenweisen Wiedereingliederung insbesondere von Beschäftigten mit Langzeiterkrankungen	Umsetzung erfolgt ab 2014
		Durchführung von Gesundheitsworkshops, Gesundheitszirkeln und Informationsveranstaltungen	In verschiedenen Bereichen wurden in den Jahren 2012 und 2013 Belastungen und deren Ursachen identifiziert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet und umgesetzt. Fortsetzung 2014
		Umsetzung „Gesamtkonzept Firmenfitness“	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Fitnessangebots am Standort Flughafen Frankfurt um ein Fitnessmobil mit speziellen Trainingsmöglichkeiten für die Rumpf- und Rückenmuskulatur für Mitarbeiter des Vorfeldbereichs. • 2013 Einführung eines Zuschusses zu Fitnesstrainings am Wohnort, Fortsetzung 2014
Garantie von jährlich mindestens 110 Ausbildungsplätzen	2018	Differenziertes Ausbildungsangebot für Absolventen aller Schulformen mit einjähriger Übernahmegarantie nach Abschluss	2013: 108 Plätze besetzt 2014: mindestens 110 Plätze werden angeboten
Integration lernbeeinträchtigter Jugendlicher und junger Erwachsener, Ziel ist die Übernahme in Ausbildung von 75 % der Teilnehmer	2015	Fortsetzung des Berufsvorbereitungsprogramms „Startklar“. Ausweitung auf weitere Berufe in Kooperation mit zwei Tochtergesellschaften.	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung im November 2013 mit weiteren 12 Plätzen • Ausweitung auf bis zu 17 Plätze im Frühjahr 2014
Bedarfsgerechte Ausbildung mit Weiterbeschäftigungsquote von 70 % im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung	2018	Unterdeckung in technischen Ausbildungsberufen wird durch Konzept zur Bindung leistungsstarker Absolventen begegnet	Weiterbildungskonzept beschlossen, Verhandlungen zur Umsetzung gestartet
Fach- und Führungskräfteförderung im Konzern mit einer internen Abdeckung des Nachbesetzungsbedarfs der Ebenen 1-4 von 75 %	2013	Weiterentwicklung der strategischen Nachfolgeplanung	2012 verabschiedet, jährliche Durchführung
		Entwicklung und Etablierung der Konzepte „Fachkarrieren“	Für 2014 sukzessive Implementierung in der Fraport-Muttergesellschaft geplant

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzernbarometers von 3,06 auf besser als 3,0 (Schulnotensystem)*	2014		Mitarbeiterzufriedenheit Konzern: 3,02 Mitarbeiterzufriedenheit Muttergesellschaft: 3,12 Weitere Informationen finden Sie unter Attraktivität als Arbeitgeber .
		Schrittweiser Ausbau der leistungsorientierten Gehaltskomponenten	<ul style="list-style-type: none"> Den Tarifbeschäftigten wurden im Jahr 2013 5,94 Mio. Euro ausgeschüttet (ca. 12,7% mehr als im Vorjahr). Außertariflich Beschäftigte erhielten leistungsbezogene Zulagen in Höhe von insgesamt 2,9 Mio. Euro (in gleicher Höhe wie im Vorjahr).
		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze	Der Erwerb neuer Belegrechte für Kinderkrippenplätze konnte nicht umgesetzt werden.
		Einrichtung neuer Kindergartenplätze für Kinder von Fraport-Mitarbeitern	Fünf Kindergartenplätze stehen seit 01.10.2013 zur Verfügung.
Mitarbeiterkapitalbeteiligung	2015	Erhöhung Anteil der Mitarbeiteraktien	Programm in der Entwicklung
		Unterstützung der Initiative zur Gründung eines Mitarbeiteraktienvereins	Unterstützungskonzept wird erstellt

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

Vielfalt und Chancengleichheit



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen auf 25-35 % innerhalb der Fraport-Muttergesellschaft	2018	Erhöhung der Teilzeitquote von Frauen und Männern in Führungspositionen	Anteil Führungskräfte in Teilzeit 2013: 5,7 % (2012: 6,5 %)
		Weiterentwicklung unterstützender Kennzahlen	Der Frauenanteil in Führungspositionen wurde als KPI bestimmt. Ab 2013 zusätzlich Erhebung unterstützender Kennzahlen wie: <ul style="list-style-type: none"> Anteil Frauen bei Neueinstellungen

			<ul style="list-style-type: none"> • im Potenzial-Assessmentcentern • Zufriedenheit der weiblichen Mitarbeiter (gemessen über das Fraport-Barometer)
		Analyse der Gehaltsentwicklung von Frauen	Erhebung der Daten, gemeinsam mit dem Institut der deutschen Wirtschaft, im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
		Entwicklung spezifischer Trainings und Schulungen für Frauen	Ausrichtung zielgruppenadäquater Seminare und Einzelcoachings für Frauen in Führung bzw. mit Führungspotenzial
		Erwerb zusätzlicher Belegrechte für Krippenplätze und weiterer Formen der Kinderbetreuung	Informationen zum aktuellen Status finden Sie im Kapitel Attraktivität als Arbeitgeber
Förderung von Fach- und Führungskräften mit Migrationshintergrund	2020	Entwicklung und Implementierung Konzept für Fach- und Führungskräfte	In Erarbeitung

Umwelt

Klimaschutz



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
<p>Reduzierung CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (VE: ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30 %, von 3,7 im Jahr 2005 auf 2,6 kg/VE im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol)</p> <p>Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2020 auf 238.000 t trotz des Flughafen-Ausbaus (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protocol, Basis 2005)</p>	2020	Etablierung CO ₂ -/Energieverbrauchscontrolling	Sollprozess ist technisch und organisatorisch umgesetzt. Die Integration in das Regelreporting gegenüber dem Vorstand ist erfolgt.
		Einsatz alternativer Antriebstechnologien	<p>Die sukzessive Umsetzung ist bis 2015 geplant. Bisher haben wir im Einsatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 elektrische Palettenhubwagen (ca. 5 Prozentpunkte von geplanten 20 %) • 4 serielle Hybrid-Gepäckschlepper (ca. 3 Prozentpunkte von geplanten 20 %) • 81 elektrische Förderbandwagen (ca. 86 Prozentpunkte von geplanten 100 %) • 8 Elektro-Pkw • 8 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge • 2 Elektro-Kleinbusse • 1 elektrische Passagiertreppe • bis zu 15 Ladestationen für Pkw geplant
		Energetische Optimierung Bestandsgebäude	Die Umsetzung erfolgt projektspezifisch auf der Grundlage von Life-Cycle Cost-Betrachtungen. Die Zielwerte sind im Leitfaden Nachhaltiges Bauen definiert, der am 22.04.2013 verbindlich eingeführt wurde.
		Erprobung von Flächen für LED-Lampen	<ul style="list-style-type: none"> • bei der Vorfeldbeleuchtung • in Parkhäusern • im Ankunfts- und Außenbereich Terminal

		1
	Konzeption für Life-Cycle-Costing (LCC) zur Planungs- und Entscheidungsunterstützung sowie Implementierung einer IT-Lösung	IT-Lösung in Arbeit
	Energieeinsparung bei der Gepäckförderungsanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Antriebsleistung in Frühgepäckspeichern, Verteilern, Zubringern • Abschaltung der Frühgepäckspeicher, im Terminal 1 bereits umgesetzt • Verringerung der Gleitreibung durch Austausch von Gurten; • Untersuchung weiterer Einsparpotenziale ab Ende 2013

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

Luftqualität



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Erfassung und Dokumentation der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens	2015	<p>Methodenentwicklung zur Berechnung von Luftschadstoffemissionen durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur • Flugzeugabfertigung • spätere Ausdehnung auf landseitigen Verkehr optional 	<p>Konzeptphase läuft: Bestandsaufnahme und Ergänzung vorhandener Betriebsdaten zur Infrastruktur, Recherche aktueller Emissionsfaktoren, Erprobung von methodischen Ansätzen</p> <ul style="list-style-type: none"> • vorläufige Teilergebnisse für Heizöl- und Erdgasfeuerung vorhanden, Konsolidierung der Ergebnisse für Infrastruktur erfolgt bis Ende 2013 • vorläufige Ergebnisse für Abfertigung Mitte 2014
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens	2020	<p>Betrieb einer Pre-Conditioned-Air (PCA-) Pilotanlage zur stationären Klimaluftversorgung von Flugzeugen und Prüfung der schrittweisen Einführung weiterer stationärer PCAs Siehe auch Klimaschutz.</p>	<p>Die Erkenntnisse aus dem Betrieb der Pilotanlage fließen in die Verbesserung dieser Anlage sowie der Bodenprozesse ein. Weiterhin werden daraus Anforderungen für zukünftige Anlagen abgeleitet.</p>

Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Senkung des Papierverbrauchs pro Beschäftigtem der Fraport-Muttergesellschaft um 25 % bis 2015 (Basis 2009)	2015	a) Zentrales Druckerkonzept b) Projekt zur elektronischen Schriftgutverwaltung c) Testphase doppelseitiger Druck als Standardeinstellung für alle Mitarbeiter	Alle Maßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt. Die über 5 Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch betrug Ende 2013 rund 28 %.
Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs durch höhere Brauchwassernutzung im Terminal 1 (auf 38 % an der Gesamtmenge bis 2016) und im Südbereich* (50 % bis 2020)	2016/ 2020	Ausbau Brauchwassernutzung im Terminal 1 und im Südbereich*	Die Maßnahmen im Terminal 1 sind in Umsetzung, Maßnahmen im Südbereich in Planung.
Reduzierung des Einsatzes von Flugzeugenteisungsmittel durch Erhöhung des Wasseranteils pro Flugzeugenteisung um 20 %	2014	Ausrüstung von 49 Fahrzeugen mit NAD-Technologie (N*ICE Advanced Deicing System)	Die Maßnahme wurde erfolgreich umgesetzt. Es wurden zwischenzeitlich alle Fahrzeuge auf NAD-Technologie umgerüstet.

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

Schallschutz

Schallschutz



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Bis zur Vollausslastung der Kapazitäten	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	<ul style="list-style-type: none"> • Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt • Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt • Neues Konzept "DROps Early Morning" seit 28.06.13 in Regelbetrieb: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt
		Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der Landebahn Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> • Probebetrieb seit 18.10.12. • Monitoring Programm durch DLR durchgeführt; Lärmreduktionen im Maximalpegel an den Monitoring-Messstellen von 0,5 bis 1 db(A)
		Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Spatenstich am 17.10.2013 für Bodenstation, Inbetriebnahme 2014 geplant
Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen	2020	Ausweitung des Programms Casa2 zum Ankauf von Wohnimmobilien von der Kernzone auf die Übergangszonen I+II um 70 Mio. Euro auf ein Volumen von insgesamt über 100 Mio. Euro	Im Rahmen des Fraport Casa-Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2013 über 200 Immobilien gekauft.
		Auflegen eines Regionalfonds mit Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche	Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt

Einrichtungen	
Dialog mit Stakeholdern aus der Region im "Forum Flughafen und Region" zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	Informationen zum aktuellen Status finden Sie im Kapitel Aktiver Schallschutz

Gesellschaft

Freiwilliges Engagement



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Förderung von Projekten zur Unterstützung der gesellschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in den Bereichen Bildung, Integration, Ausgleich sozialer Benachteiligung und Gesundheitswesen	2014	2013 wurden über 1.500 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch die Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement
Förderung von Projekten mit Umweltbezug in der Region Rhein-Main, insbesondere mit den Schwerpunkten Biodiversität, Klimaschutz und Umweltbildung	2014	2013 wurden 60 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch den Umweltfonds der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement
Verbesserung des regionalen Ausbildungsplatzangebots	2020	2013 wurden 31 Projekte in der Region finanziell durch die Stiftung Pro Region der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement
Förderung von wissenschaftlichen Arbeiten zu den Themen zukunftsfähiger Luftverkehr und Mobilität	2020	2013 wurden 24 wissenschaftliche Arbeiten und Projekte durch die Erich-Becker-Stiftung der Fraport AG unterstützt.	Beschreibung von Schwerpunkten im Kapitel Freiwilliges Engagement

Eigentümer

Governance und Compliance



Ziel	Laufzeit	Maßnahme	Status
Konzernweite Implementierung eines Integrierten Risiko- und Compliance- Managementsystems	2012/13	Festlegung strategischer Ziele und Prioritäten für die Implementierung	Verabschiedung Compliance- Managementsystem (CMS) und GO Compliance Board Mitte März 2013. Roll-out Konzept für Integriertes Risikomanagementsystem (RMS) und CMS einschließlich Internes Kontrollsystem für Konzerngesell- schaften liegt vor. CMS für den Konzern wird juristisch geprüft. Compliance- Relevanzanalyse und Weiterentwicklung CMS unterliegen Bearbeitungsstau wegen staatsanwaltlicher Ermittlungen. Weiterentwicklung RMS im 4. Quartal 2013
		Konzeption und Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen, Aufbau dezentraler CMS- Strukturen und Abstimmung des Schulungskonzepts für die Beteiligungen	Kick-off mit inländischen Gesellschaften im März 2013 Kick-off dezentrale Compliance-Beauftragte der Fraport im Sept. 2013. Jetzt vierteljährlicher Regeltermin. Große Mehrheitsbeteiligungen im Ausland wurden besucht und informiert.
Konzernweite Beachtung des Fraport- Verhaltenskodexes durch die Beschäftigten sicherstellen	2014	Sensibilisierung und Schulung der Fraport-Mitarbeiter durch E-Learning und Präsenzveranstaltungen, sukzessive Einführung des Verhaltenskodexes im gesamten Konzern	Start der Schulungsmodule "wertebasierte Compliance" und "Vertrauenskultur" im Februar 2013. Module IKS 1+2 und Verhaltenskodex folgten im August 2013. Rund 2.800 Qualifizierte (mit Lernverpflichtung) Präsenzveranstaltung für Leitende der Fraport AG im April 2013 Kick-off-Rollout Verhaltenskodizes bei den Beteiligungsgesellschaften

			im März 2013. Zusätzlich 12 Präsenzs Schulungen u.a. für Feuerwehr im Jahresverlauf
		Entwicklung und Kommunikation eines Regelwerks zur praktischen Umsetzung des neuen Kodexes	Erarbeitung einer Implementierungsstrategie bis März 2013, Rollout in den Beteiligungen bis 2014 Sachstand Ende Oktober 2013: Mit 21 Beteiligungsgesellschaften wurde ein Implementierungsfahrplan abgestimmt. Bei 14 Gesellschaften liegen bereits entsprechende Beschlüsse der Geschäftsführungen vor.
Verankerung von Nachhaltigkeit in den Unternehmens-Prozessen	2015	Steigerung der Komplementarität von Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung Entwicklung gemeinsamer Leistungskennzahlen	in Arbeit
		Regelmäßige Sitzungen des Sustainability Boards unter Leitung des Vorstandsvorsitzenden	3 Sitzungen im Jahr 2013
Einführung des Fraport-Lieferantenkodexes	2012-2014	Veröffentlichung und Kommunikation des Lieferantenkodexes	Erfolgt im Februar 2013
		Konzernweite Implementierung im Lieferantenmanagement	Gestartet im Februar 2013 mit der Implementierung im Lieferantenmanagement der Muttergesellschaft
		Prüfung relevanter Lieferanten auf die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes	Lieferanten von Produktgruppen und aus Ländern mit einem erhöhten Risiko werden gesondert geprüft.
		Unterstützung von branchenübergreifenden Initiativen sowie Mitarbeit in diesen zur Umsetzung von Standards	Die Fraport AG engagiert sich u.a. bei Transparency International Deutsches Chapter e.V. und dem UN Global Compact.

Wertschaffung



Ziel

Nachfragegerechter Ausbau von Terminalkapazitäten auf

Laufzeit

bis 2020

Maßnahme

Modulare Realisierung Terminal 3 inklusive der

Status

Der Bauantrag für das Terminal 3 wurde am

<p>mindestens 64 Mio. Passagiere pro Jahr</p> <p>Nachfragegerechter Ausbau von Vorfeldpositionen</p>		<p>notwendigen Vorfelder und Taxiways</p>	<p>17.09.2013 eingereicht, die weitere Planung ist in Arbeit.</p>
<p>Erhöhung des Netto-Retail-Erlöses auf mindestens 4 Euro pro Passagier</p>	2017	<p>Optimierung bestehender Mietflächen und Konzepte, qualitatives Wachstum im Bestand</p> <p>Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Monitoring und aktive Steuerung Mieter sowie Optimierung Marktplatzbranchenmix</p>	<p>Netto-Retail-Erlös pro Passagier 2013 : 3,60 Euro</p> <p>Weitere Informationen finden Sie unter Produktqualität und Kundenzufriedenheit.</p>
<p>Sicherung und Ausbau des Anteils des externen Geschäfts am Konzernergebnis</p>	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Erfolgreiche Akquisition von Flughäfen bzw. Flughafen-Gesellschaften • Weiterentwicklung der bestehenden Beteiligungen • Abschluss weiterer Consultingverträge 	<p>Informationen zum Status finden Sie im Geschäftsbericht 2013 auf Seite 31</p>
<p>Anpassung der Flughafen-Entgelte zur Refinanzierung der Infrastruktur</p>	bis 2015	<p>Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge und Verträge mit Airlines und Airline-Verbänden</p>	<p>Entgelte für 2014 werden um 2,9% erhöht, 2015 auch 2,9% geplant</p>
<p>Steigerung der Frachterlöse</p>	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Vertriebs • Kommunikation und Zusammenarbeit mit Prozessbeteiligten 	<p>Neustrukturierung der Vertriebsorganisationen in den relevanten Bereichen vorgenommen</p>

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > GRI Index



GRI Index

Unser Nachhaltigkeitsbericht 2013 entspricht den Richtlinien der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) in der Version G3.1. Auch das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement (AOSS) wurde berücksichtigt. Der Bericht erfüllt mit dem „[Application Level A+](#)“ den höchstmöglichen Anwendungsgrad des GRI-Leitfadens.

Der GRI Index zeigt, wo Informationen zu den einzelnen Themen und Aspekten der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu finden sind.

Eine Komplettübersicht zum GRI Content Index finden Sie [hier](#).

Profil



Aspekt: Strategie und Analyse

1.1 Vorwort des Vorstands

Nachhaltigkeit bedeutet für Fraport Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir als fortwährenden Prozess. Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nicht-wirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert werden kann. Wir sind uns bewusst, dass unsere Unternehmensführung unweigerlich zu Zielkonflikten sowohl innerhalb unseres Hauses als auch zwischen uns und unseren Anspruchsgruppen führt. Unsere „Licence to operate“ und unsere „Licence to grow“ können wir langfristig nur sichern, wenn wir bei der Lösung dieser Zielkonflikte das richtige Maß zwischen den für das Unternehmen und die Gesellschaft relevanten Faktoren finden (siehe Anlage 1 „Unser Nachhaltigkeitsverständnis“).

Siehe auch [“Vorwort”](#)

– Trends, welche unsere nachhaltige Entwicklung beeinflussen:

Siehe [“Nachhaltigkeitsmanagement”](#).

– Strategie:

Auf Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele der Fraport AG wurde die Konzernstrategie Agenda 2015 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/vision-ziele-und-strategie.html>) entwickelt. Nachhaltigkeit gehört zu den fünf Kernelementen, aus denen sich die strategischen Herausforderungen sowie die zur Bewältigung erforderlichen Maßnahmen des Unternehmens ableiten (für mehr Informationen siehe [“Nachhaltigkeitsmanagement”](#)).

– Was wir 2013 erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#). Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2013 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 (siehe [“Geschäftsbericht 2013, S. 24ff.”](#)).

– Was wir 2013 nicht erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#). Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2013 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 (siehe [“Geschäftsbericht 2013, S. 24ff.”](#)).

– Beurteilung der Leistung 2013 (Ziele versus Performance):

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)

– Ausblick auf die Herausforderungen des nächsten Jahres:

Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der im Nachhaltigkeitsprogramm für 2014 festgelegten Ziele. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

– Mittelfristige Zielsetzungen:

Mittelfristige Zielsetzungen sind im Nachhaltigkeitsprogramm festgeschrieben [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

1.2 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit, Chancen und Risiken

– Vorgehensweise zur Identifikation und Priorisierung der Schlüsselthemen (Handlungsfelder):

Es ist ein strategisches Ziel von Fraport, langfristig Wert zu schaffen. In diesem Zusammenhang leistet die Wesentlichkeitsmatrix einen Beitrag, um nachhaltigkeitsrelevanten Schlüsselthemen zu erfassen und die bestehenden und zukünftige Chancen und Risiken für das Unternehmen zu beurteilen und kontrolliert damit umzugehen. Abgeleitet aus der Konzernstrategie (siehe Indikator 1.1) und der "Agenda 2015" (siehe Indikator 1.1) hat Fraport 2010 erstmals eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, die die wichtigsten Handlungsfelder für die künftige Entwicklung des Konzerns aufzeigt. Zum Vorgehen bei der Entwicklung der Wesentlichkeitsmatrix siehe „[Wesentlichkeitsmatrix](#)“.

– Chancen/Risiken:

Für eine Beschreibung der Chancen und Risiken siehe „[Chancen und Risiken](#)“.

Informationen zu den Unternehmenschancen und -risiken sind im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts 2013 erläutert.

– Ziele und Maßnahmen (Nachhaltigkeitsprogramm):

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im „[Nachhaltigkeitsprogramm](#)“.

– Positionierung in den hochprioritären Handlungsfeldern und Umgang mit den Chancen und Risiken:

Siehe „[Chancen und Risiken](#)“.

– Management (Governance) der Chancen/Risiken:

Die Ziele und Maßnahmen werden im Sustainability Board verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm dient dem Sustainability Board zur Kontrolle und Steuerung (siehe „[Organisationsstruktur](#)“).

Im Rahmen der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Umfassende Umwelterklärungen sind in einem Turnus von drei Jahren herauszugeben. In Form von verkürzten Umwelterklärungen berichten wir dazwischen über den jährlichen Fortschritt (s. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html>).



Aspekt: Organisationsprofil

2.1 Name der Organisation



Fraport AG



2.2 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen



– Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke "Fraport" im Markt auf.

– Produkte und Dienstleistungen: siehe "[Profil](#)"

– Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Produkte und Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.



2.3 Organisationsstruktur



– Struktur: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/ueber-uns/management-und-organisation.html>

– Tochtergesellschaften und Beteiligungen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/beteiligungen.html>

– Flughäfen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughaeften.html>

– Consulting: <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/Consulting.html>



2.4 Hauptsitz der Organisation



– Hauptsitz: Frankfurt am Main



2.5 Länder der Geschäftstätigkeit



– Anzahl Länder: 14

– Wesentliche Länder: siehe "Profil"



2.6 Eigentümerstruktur



– Rechtsform: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht.

– Eigentumsverhältnisse: Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/investor-relations/fraport-aktie/basisdaten-aktionaersstruktur.html>).

– Regulatorische Rahmenbedingungen: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Aktionärsstruktur ist unter <http://www.fraport.de/de/investor-relations/fraport-aktie/basisdaten-aktionaersstruktur.html> einsehbar.



2.7 Märkte



– Märkte

– **Destinationen:** Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist nicht möglich.

– **Kunden:** Im Einzugsgebiet von 200 Kilometern des Flughafens Frankfurt leben rund 40 Millionen Konsumenten. Der Flughafen befindet sich im Ballungsgebiet des Rhein-Main-Gebietes.

– Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrt-Bezug:

1) **Airport-Retailing**

2) **Immobilienmanagement**

3) **Parkraummanagement**

4) **Energie und Versorgung**

5) **IT-Services**

6) **Flughafenwerbung**

Die von uns bedienten Märkte unterscheiden sich nicht in Hinblick auf die bedienten Kunden. Eine entsprechende Aufschlüsselung ist daher nicht möglich. Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist mit den vorhandenen Datenerhebungsmethoden nicht möglich.



2.8 Größe der Organisation



Für den Fraport-Konzern gelten 2013 folgende Daten:

- Anzahl der Beschäftigten* des Fraport-Konzerns (31.12.2013): 21.986
- Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten: rund 78.000** (inklusive Gateway Gardens & The Squire)
- Umsatz: 2.561,4 Mio. Euro
- Bilanzsumme: 9.523,4 Mio. Euro
- Eigenkapital: 3.098,8 Mio. Euro
- Langfristige Schulden: 5.523,3 Mio. Euro
- Kurzfristige Schulden: 901,3 Mio. Euro
- EBITDA: 880,2 Mio. Euro
- Konzern-Ergebnis: 235,7 Mio. Euro
- Menge der Produkte und Services: Die Aviation (Flug- und Terminalbetrieb, Unternehmenssicherheit, Ground Services, Werkfeuerwehr, VIP Services) und Non-Aviation Services (Airport Retailing, Parkraummanagement, Immobilienmanagement, Energie und Versorgung, Flughafenwerbung, IT-Services) sind unter <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen.html> einsehbar. Fraport ist Dienstleister und kein produzierendes Unternehmen, daher entfällt die Angabe der Menge der Produkte.
- Größe des Flughafengeländes: 21 km²

Das Start- und Landebahnsystem am Frankfurter Flughafen besteht aus vier Bahnen, von denen drei parallel in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind und eine in Nord-Süd-Richtung:

- Centerbahn: 4.000 Meter lang
- Start- und Landebahn Süd: 4.000 Meter lang
- Startbahn West: 4.000 Meter lang
- Landebahn Nordwest: 2.800 Meter lang

Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke.

- Minimum Connection Time: 45 Minuten
- Anzahl der Flugbewegungen: 472.692
- Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben: 164
- Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden: 387

Siehe auch (unter anderem auch für die Finanzdaten der Beteiligungen) ["Geschäftsbericht 2013"](#), S.53ff sowie S. 92ff.

* Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß GRI.

** Die Zahlen für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.



2.9 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse



Siehe ["Geschäftsbericht 2013"](#), S. 24 sowie S. 102.



2.10 Auszeichnungen



Siehe ["Daten und Fakten"](#)



Aspekt: Berichtsparameter

3.1 Berichtszeitraum



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)



3.2 Veröffentlichung des letzten Berichts



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)

3.3 Berichtszyklus



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)

3.4 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht



Siehe ["Impressum"](#)

3.5 Definition Berichtsinhalte und Stakeholder



– Identifikation und Priorisierung:

Die Auswahl und Gewichtung der in unserem Nachhaltigkeitsbericht dargestellten Themen erfolgte unter Berücksichtigung der von der Global Reporting Initiative formulierten Prinzipien (Vollständigkeit, Wesentlichkeit und Einbeziehung von Stakeholdern). Die wesentlichen Themen werden in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert und priorisiert. Siehe dazu [„Grundlagen der Berichterstattung“](#) und [„Wesentlichkeitsmatrix“](#).

– Einbezug der Stakeholder:

Im Dialog mit Stakeholdern werden die wesentlichen Themen weiterentwickelt. Die Ergebnisse dieser Dialoge fließen periodisch in die Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix ein. Siehe [„Wesentlichkeitsmatrix“](#).

– Validierung:

Über das externe Ranking der Nachhaltigkeitsberichte von [IÖW/future Ranking](#) wird der Bericht regelmäßig auf Vollständigkeit und Qualität geprüft. Die von Fraport aus dem Ranking gezogenen Schlussfolgerungen fließen in die Konzeption des folgenden Berichts ein.

Siehe auch [„Unsere Stakeholder“](#)

3.6 Berichtsgrenze



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)

3.7 Beschränkungen des Berichtsumfangs



Wir kommunizieren die Informationen, die notwendig sind, um die Leistung des Fraport-Konzerns auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung für den definierten Geltungsbereich in der dem Bericht zugrunde liegenden Periode beurteilen zu können. Dies beinhaltet vor allem alle wesentlichen ökologischen und gesellschaftlichen/sozialen Einflüsse der Organisation. Die ökonomischen Leistungen des Konzerns werden im Nachhaltigkeitsbericht nur angerissen, umfangreiche Informationen hierzu enthält der [Geschäftsbericht 2013](#).

In unseren jährlichen [Umwelterklärungen](#) im Rahmen der EMAS-Zertifizierung sind ausführlichere Informationen zu unseren Umweltauswirkungen zu finden.

3.8 Joint Ventures, Töchter, Outsourcing



Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben. In den Konzern-Abschluss werden die Muttergesellschaft Fraport und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet. Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.

Siehe "[Grundlagen der Berichterstattung](#)"



3.9 Datenerfassung



Siehe "[Grundlagen der Berichterstattung](#)"

3.10 Neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten



Die Konzern-Personalkennzahlen der Jahre 2010 – 2012 wurden teilweise, auf Grund von Abweichungen in der Konsolidierung, rückwirkend angepasst (siehe "[Personal](#)"). Dies ist in den jeweiligen Fällen entsprechend in den Fußnoten vermerkt.



3.11 Veränderungen gegenüber Vorjahren



– Scope und Berichtsgrenzen: Keine Änderungen

– Messmethoden: Die Umweltkennzahlen unterliegen ab 2012 denselben [Erhebungsmethoden](#) wie der Finanz- und Personalkennzahlen. Seit 2013 erheben wir zusätzlich die Umweltkennzahlen der Tochtergesellschaften Gesellschaft für Cleaning Service mbh & Co. (GCS) CS und Airport Cater Service (ACS). Der hiervon abweichende Konsolidierungskreis der Jahre 2009 bis 2012 wurde nicht rückwirkend angepasst.

– Änderungen im Konsolidierungskreis: siehe "[Geschäftsbericht 2013](#)", S. 102ff.



3.12 GRI Content Index



Dieses Dokument.



3.13 Externe Prüfung des Berichts



Siehe "[Bestätigungsvermerk Finanzkennzahlen](#)", S. 195.



Aspekt: Governance, Verpflichtungen und Engagement

4.1 Führungsstruktur



Entsprechend deutschem Recht ist für Fraport ein duales Führungssystem vorgegeben: Der Vorstand leitet das Unternehmen mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre Umsetzung. Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin

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

Detailliertere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern, zur Zusammensetzung und Tätigkeit des Gremiums befinden sich im „Geschäftsbericht 2013“, S. 16ff. Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekte erfolgt im Kapitel **“Daten und Fakten”**.

4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht Mitglied des Vorstands.

4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans

Diese Angabe ist nur notwendig für Organisationen ohne Aufsichtsrat. Die Fraport AG hat einen Aufsichtsrat nach deutschem Aktienrecht.

4.4 Mechanismen für Aktionärs- und Mitarbeiterempfehlungen an den Vorstand/Aufsichtsrat

Die Beschäftigten sind entsprechend deutschem Recht im Kontrollorgan des Aufsichtsrats paritätisch vertreten. Der Aufsichtsrat hat einen gesonderten Personalausschuss. Aufgabe des Personalausschusses ist die Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens. Die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat kann Empfehlungen an den Vorstand geben. Zudem sind Empfehlungen an den Vorstand auch über das System der Betriebsräte möglich.

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Hauptversammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf und die Tagesordnung informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch veröffentlichte Zwischenberichterstattung und Publikationen des Unternehmens auf der Homepage aktuelle Informationen. Die Vertreter der Aktionäre und der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat bereiten die Sitzungen des Aufsichtsrats jeweils gesondert, gegebenenfalls mit Mitgliedern des Managements vor. Die Mitglieder des Vorstands nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, wenn nicht der Aufsichtsrat in Einzelfällen beschließt, in Abwesenheit des Vorstands zu tagen.

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig in jeder seiner Sitzungen durch den Vorstand über die ökonomische, ökologische und soziale Performance informiert. Dies geschieht unter anderem auch aus der gesetzlichen Verpflichtung des § 90 AktG heraus, der den Vorstand dazu verpflichtet, den Aufsichtsrat über die ökonomische Entwicklung auf dem Laufenden zu halten. Hier werden regelmäßig auch die unternehmensspezifischen Umweltthemen mit behandelt. Soziale Themen werden in der Regel im Personalausschuss vorberaten, um anschließend auch im Rahmen eines Regel-TOPs dem Aufsichtsrat dargestellt zu werden.

Siehe auch **“Geschäftsbericht 2013”**

4.5 Verknüpfung der Vorstandsvergütung mit der Unternehmensleistung

Die Vergütung des Vorstands der Fraport AG wurde 2010 verstärkt an längerfristige Kriterien gekoppelt und erfüllt die Vorgaben des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 wurden im Dezember 2013 weitere Anpassungen insbesondere bezüglich von Caps bei variablen Vergütungsbestandteilen mit dem Vorstand vereinbart. Detaillierte Informationen zu

den Vergütungen, auch die des Aufsichtsrates, enthält der Vergütungsbericht innerhalb des [Geschäftsberichts 2013](#) (S. 16ff) der Fraport AG.

Seit 2009 ist Nachhaltigkeit im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gehaltsrelevant, 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Die neue Vergütungsstruktur ist mit mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und einer Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche Entwicklungen langfristiger angelegt und orientiert sich insofern stärker als bisher an der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Teile der Vergütung sind an längerfristige Kriterien der Mitarbeiterzufriedenheit gekoppelt, der Mitarbeiterentwicklung und der Kundenorientierung. Parameter sind hier Mitarbeiter- und Kundenbefragungen wie auch die künftige Entwicklung der Arbeitsplätze.

4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenskonflikten



Der Umgang mit Interessenskonflikten ist im [Fraport Corporate Governance-Kodex](#) geregelt.

Demnach unterliegen Vorstandsmitglieder während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Vorstandsmitglieder und Beschäftigte dürfen im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit weder für sich noch für andere Personen von Dritten Zuwendungen oder sonstige Vorteile fordern oder annehmen oder Dritten ungerechtfertigte Vorteile gewähren. Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenskonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber. Alle Geschäfte zwischen dem Unternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen persönlich nahestehenden Unternehmen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen. Geschäfte zwischen der Gesellschaft und Vorstandsmitgliedern können nur vom Aufsichtsrat abgeschlossen werden. Wesentliche sonstige Geschäfte (das heißt solche zwischen Vorstandsmitgliedern und anderen Konzernunternehmen sowie zwischen dem Unternehmen und den Vorstandsmitgliedern nahestehenden Personen oder diesen persönlich nahestehenden Unternehmen) bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates. Vorstandsmitglieder übernehmen Nebentätigkeiten außerhalb des Unternehmens, insbesondere Aufsichtsratsmandate, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Aufsichtsratsmitglied legt Interessenskonflikte, insbesondere solche, die auf Grund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenskonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenskonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats. Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Fraport AG bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats.

4.7 Qualifikation der Vorstandsmitglieder in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen



Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane der Fraport AG richtet sich nach dem deutschen Aktienrecht. Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Hierbei können auch Themen identifiziert werden, die zum Anlass für individuelle Fortbildungsmaßnahmen genommen werden. Für weitere Informationen vgl. [„Erklärung zur Unternehmensführung“](#) gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht sowie den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2013. Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat nur solche Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen und hinreichend unabhängig sind. Ferner hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit dem Thema „Diversity“ auseinandergesetzt und bereits 2010 hierzu Beschlüsse gefasst, die sowohl das Unternehmen allgemein, als auch die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat selbst betreffen.

4.8 Interne Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien



Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er

beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

2007 hat sich Fraport zu den UN Global Compact-Prinzipien bekannt. An diese Standards anknüpfend, entschlossen wir uns 2012, das bislang im Wesentlichen auf Antikorruptionsmaßnahmen fokussierte „WerteManagementsystem“ inhaltlich weiterzuentwickeln. Die neuen Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten sind nun wesentlicher Bestandteil bei der Neuausrichtung der wertebasierten Compliance. Der Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe „[Compliance and Codes of Conduct](#)“). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt.

Fraport verfügt über verschiedene Managementsysteme, die eine verantwortungsvolle Unternehmensführung unterstützen (für mehr Informationen siehe „[Risiko- und Compliance-Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem](#)“).

Die Umweltpolitik der Fraport AG wurde vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet und unterzeichnet. Sie ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. Die Fraport AG verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen (für weitere Informationen vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9)

Die Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ schreibt die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt, auch Diversity genannt, für Fraport fest. Diese Grundsätze sind Bestandteil bei Personalentscheiden, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung.

“Wir zeigen Flagge! Fraport Führungsgrundsätze” Die Fraport-Führungsgrundsätze basieren auf Vision und Konzernzielen und definieren das Führungsverständnis der Fraport AG. Alle Führungskräfte sind diesen Grundsätzen verpflichtet.



4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung

Der Vorstand nimmt unter anderem über das in der Organisation verankerte Sustainability Board die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor. Das Sustainability Board entwickelt das Nachhaltigkeitsprogramm weiter; die jährliche Abfrage des Maßnahmenenerfolgs sowie die Erkenntnisse aus unseren Stakeholder-Dialogen bilden hierfür die Grundlage (siehe „[Organisationsstruktur](#)“). Das Sustainability Board tagt drei bis vier Mal jährlich.

Der Vorstand legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.



4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands

Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz der Tätigkeit des Vorstands (siehe „[Erklärung zur Unternehmensführung/Corporate Governance Bericht](#)“ gemäß § 289a HGB und „Bericht des Aufsichtsrats“ im „[Geschäftsbericht 2013](#)“).



4.11 Vorsorgeprinzip

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements (siehe „[Wesentlichkeitsmatrix](#)“).

Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (s. [Umwelterklärung 2011](#), S. 6 f.).

Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden bzw. reduzieren oder ausgleichen (siehe „[Arbeitssicherheit](#)“ und „[Gesundheitsschutz](#)“). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsaterklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert.

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Am Flughafen Frankfurt werden kontinuierlich modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG ist ein nach ICAO-Standards und Empfehlungen eingerichtetes Instrument, mit dem sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt werden. Das SMS richtet sich an alle Nutzer des Flughafens Frankfurt; die relevanten Prozesse, Verfahren und Verantwortlichkeiten sind in einem intern allen zugänglichen Handbuch festgehalten (siehe „[Sicherheit im Luftverkehr](#)“).

4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien +

– Freiwillige Initiativen (Auswahl):

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltensstandards – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet.

Darüber hinaus hat Fraport 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkäuferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex.

Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik. Im Dezember 2007 hat Fraport die Charta der Vielfalt unterzeichnet.

Seit 2002 ist Fraport Mitglied im [Transparency International Deutsches Chapter e.V.](#)

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation (ACA) teil, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der ACA geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. 2011 wurde dem Flughafen Frankfurt Stufe 3 zuerkannt, dem Flughafen Antalya Level 3 im Jahr 2012.

– Verpflichtende Initiativen:

Die Bilanzierung erfolgt nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB). Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.

Siehe auch „[Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften](#)“

4.13 Mitgliedschaften +

Ihre Interessen verfolgt Fraport unter anderem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden [Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen](#) (ADV), [Airports Council International](#) (ACI) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus

Mitglied des [Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft \(BDL\)](#). Der BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz zu leisten. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen (für mehr Informationen siehe „[Unsere Stakeholder](#)“ und „[Stakeholder-Engagement Fraport AG](#)“).

4.14 Stakeholdergruppen



Unsere wesentlichen Anspruchsgruppen sind: Finanz- und Kapitalmarkt, Aufsichtsrat, Passagiere und Besucher, Fluggesellschaften, Beschäftigte und Arbeitnehmervertreter, Anwohner, NGOs, Geschäftspartner, Politik und Behörden.

4.15 Auswahl der Stakeholder



Die für uns relevanten und einzubeziehenden Stakeholdergruppen wurden im Sustainability Board definiert. Wir suchen den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den 78.000 Beschäftigten* der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

Siehe auch „[Dialog](#)“

* Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

4.16 Einbezug von Stakeholdern



Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (für weitere Informationen siehe „[Stakeholder-Engagement Fraport AG](#)“). Es gehört zu den zentralen Aufgaben des Sustainability Boards, die bereichsspezifisch gewonnenen Erkenntnisse zusammenzuführen und ihre systematische Einbindung in den Strategieprozess sicherzustellen.

Siehe auch „[Dialog](#)“

4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern



– Vorgehen zur Integration der Anliegen der Stakeholder:

Die Wesentlichkeitsmatrix hilft uns, Chancen und Risiken für Fraport zu erkennen und zu nutzen beziehungsweise zu vermeiden. Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Chancen, die wir nutzen wollen, werden unten erläutert. Wesentliche Risiken stellen wir in unserem [Geschäftsbericht](#) dar.

Erstmals haben wir eine Wesentlichkeitsmatrix im Jahr 2010 entwickelt. Das Ergebnis umfasste 17 Handlungsfelder, die wir auf Basis der Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) und im Dialog mit den wichtigsten Anspruchsgruppen des Unternehmens aus allen für Fraport wichtigen Themen herausdestilliert hatten. Die Matrix reflektiert das breite Nachhaltigkeitsverständnis von Fraport, das nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und gesellschaftliche beziehungsweise soziale Aspekte umfasst.

Wir haben diese Wesentlichkeitsmatrix 2013 aktualisiert und dabei gleichzeitig die Handlungsfelder überprüft und angepasst. Zur Erstellung der neuen Matrix wurden der Vorstand und die Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter gebeten, die Handlungsfelder im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu bewerten. Auch Geschäftsführer ausgewählter Beteiligungen – hier die drei nach Beschäftigtenzahl größten Beteiligungen in Deutschland (APS, FraSec und GCS) sowie die Geschäftsführer unserer Mehrheitsbeteiligungen in Antalya, Lima, Varna und Burgas – wurden um ihre Einschätzung gebeten. Im zweiten Schritt baten wir Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Kapitalmarkt, Fluggesellschaften, Passagiere,

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Anwohner, NGOs, Geschäftspartner und Politik) um ihre Einschätzung zur Relevanz der einzelnen Handlungsfelder. Die aktualisierte Matrix wurde durch das Sustainability Board verabschiedet.

– Resultierende Schlüsselthemen:

Aus dieser Wesentlichkeitsmatrix wurde das Nachhaltigkeitsprogramm abgeleitet. Dieses fokussierte sich auf die Handlungsfelder der allerhöchsten Priorität:

- Sicherheit im Luftverkehr
- Produktqualität und Kundenzufriedenheit
- Wertschaffung
- Beschäftigungsentwicklung
- Compliance/Governance
- Attraktivität als Arbeitgeber
- Wertschöpfung und Engagement in der Region
- Klimaschutz
- Luftqualität
- Natur- und Ressourcenschutz
- Vielfalt und Chancengleichheit
- Beschaffung

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im [Nachhaltigkeitsprogramm](#).

– Umsetzung in der Kommunikation:

Die Ziele und Maßnahmen hat das Sustainability Board Ende 2013 verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit wurden die Anliegen der Stakeholder auch im Reporting integriert.



Ökonomische Leistungsindikatoren

 Kernindikator  Zusatzindikator

 vollständig abgedeckt  teilweise abgedeckt  keine Informationen  nicht relevant für Fraport

Managementansatz EC

Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeld "Wertschaffung" zusammengefasst (siehe „Wertschaffung“).

Policy:

Das Interesse unserer Eigentümer gilt neben unserer verkehrspolitischen Funktion der langfristigen Sicherung von Wert und Ertrag, das heißt, einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Wir wollen die Substanz von Fraport kontinuierlich steigern, das Eigenkapital angemessen verzinsen und die Mittel erwirtschaften, die zur Finanzierung der zukünftigen Entwicklung erforderlich sind. Die Zielerreichung wird gemessen an verschiedenen Kenngrößen wie Wertbeitrag, ROFRA (Return on Fraport Assets), Umsatz und Ergebnis. Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzernentwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz aus den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets x Kapitalkostensatz) und dem EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) als Ergebnisgröße ermittelt wird (für weitere Informationen siehe [Geschäftsbericht 2013](#)).

Organisatorische Verantwortung: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die ökonomische Leistung trägt, ist der Vorstand Controlling und Finanzen (CFO).

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die ökonomische Leistung trägt, ist der Vorstand Controlling und Finanzen (CFO).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe "Geschäftsbericht 2013", S. 67ff).

Aspekt „Wirtschaftliche Leistung“:

Für Informationen zur wirtschaftlichen Leistung des Konzerns siehe „Finanzen“ und „Eigentümer“.

Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2013 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 (siehe "Geschäftsbericht 2013", S. 24ff). Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Risiko- und Chancenbericht des Geschäftsberichts 2013 erläutert.

Aspekt „Marktpräsenz“:

Als Full-Service-Anbieter im Airport-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv (siehe „Profil“ und <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughafen.html>).

Aspekt „Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen“:

Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Unsere wirtschaftliche Wertschöpfung kommt den unterschiedlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens zu Gute, beispielsweise Beschäftigten und Kapitalgebern. Sie ist damit ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Wert unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 62 Prozent geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, je rund 14 Prozent über Zinsen und Dividenden an Kreditgeber und Aktionäre. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt leisten wir Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und

ökologischen Aktivitäten (siehe „Wertschöpfung“ und „Finanzen“). Wichtige Engagements, meist auf sozialem Gebiet, werden auch von unseren Beschäftigten und unseren Konzerngesellschaften im Ausland geleistet (siehe „Standorte weltweit“).

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Siehe ["EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter Wert"](#)

EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels

Um Risiken der Geschäftstätigkeit frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten, konsequent zu handeln und kontinuierlich zu überwachen, hat die Fraport AG ein Steuerungs- und Kontrollsystem implementiert, das darauf ausgerichtet ist, Risiken im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Der Vorstand erhält eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzernrisiken und berichtet auf dieser Basis an den Aufsichtsrat. Ausführliche Informationen hierzu werden jeweils in den Geschäfts- und Zwischenberichten der Fraport AG gegeben.

Im Rahmen von EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, europäische Öko-Audit-Verordnung) werden physikalische Risiken am Flughafen identifiziert, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen. Die mit dem Klimawandel einhergehenden Veränderungen von Witterungsverhältnissen wie Starkregenereignisse oder starker Wind/Sturm könnten in wenigen Fällen die Kapazitäten am Flughafen einschränken.

Im Zuge des Klimawandels und der Verknappung von Ressourcen wird die Effizienz, mit der eine Verkehrsleistung erbracht wird, immer wichtiger. Der Flughafen Frankfurt ist ein in vielfacher Hinsicht sehr effizientes Drehkreuz. Unter anderem wird auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche eine hohe Verkehrsleistung erbracht. Unter den Hub-Airports mit einem vergleichbaren Verkehrsaufkommen gehört der Flughafen Frankfurt zu den kleinsten, was im Hinblick auf den Schutz der Biodiversität gerade auch in einem Ballungsraum wie dem Rhein-Main-Gebiet wichtig ist.

Ein weiterer Effizienzvorteil von Luftverkehrsdrehscheiben wie Frankfurt besteht in der sinnvollen Koordination der Flugverbindungen, die zahlreiche ökologische Vorteile hat: Es werden weniger Punkt-zu-Punkt-Verbindungen benötigt, die Flugzeuge sind besser ausgelastet, es können Großraumflugzeuge eingesetzt werden, deren Leistungs-/Emissions-/Lärmbilanz deutlich besser ist als die von kleinen Flugzeugen. Ein weiterer Vorteil besteht in der Möglichkeit, Passagier- und Frachttransporte zu kombinieren. In Frankfurt wird rund die Hälfte der Fracht als Beiladefracht zu Passagierflügen transportiert. Die laufende Optimierung der Bodenprozesse sowie der Einsatz von energiesparendem Equipment und Fahrzeugen tragen ebenfalls zur Erhöhung der Effizienz bei.

Fraport entwickelt den Flughafen Frankfurt gemeinsam mit Partnern zur „Frankfurt Airport City“ – einem herausragenden Mobilitäts-, und Immobilienstandort. Unsere Immobilien- und Flächenentwicklung setzt dabei auf die Errichtung energieeffizienter Gebäude und die energietechnische Ertüchtigung bestehender Gebäude. Die hier angesiedelten Unternehmen profitieren nicht nur von den kurzen Wegen innerhalb der Airport City, sie ist auch an eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur angebunden. Der intermodale Verkehrshafen Frankfurt ist an alle Verkehrssysteme angebunden: Schiene, Straße und sogar an den Wasserweg, auf dem ein Großteil des hier benötigten Treibstoffs herangeschafft wird. Die direkte Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz sowie den Regionalverkehr ermöglicht eine Verlagerung innerdeutscher Kurzstreckenflüge auf die Schiene. Ein Großteil der Fluggäste (41,6 Prozent) nutzt bereits heute die Bahn zur An- und Abreise.

Eine Aussage zu den finanziellen Folgen des Klimawandels ist derzeit nicht möglich.

EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

Der Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen sowie an Aufwendungen für die Beschäftigten ist unter [„EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen“](#) einzusehen.

Für weitere Informationen siehe [„Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung“](#)

EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand



Zuwendungen der öffentlichen Hand hat Fraport nicht erhalten. Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligung des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen den Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (für weitere Informationen siehe „Eigentümer“ und „EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand“).



EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn



Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da rund 90 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In nahezu 100 Prozent aller Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards (siehe „Standorte weltweit“). Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt.



EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern



Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Rund 73 Prozent (520 Millionen) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben für den Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber ist es der Fraport AG nicht möglich, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen.

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl der Zulieferer sind unter anderem die folgenden Vergabegrundsätze auf Basis § 97 GWB:

- Wettbewerbsgrundsatz (Möglichst vielen Bietern ist in einem formalisierten Verfahren die Gelegenheit zu geben, ihre Leistung anzubieten)
- Transparenzgrundsatz (Allen Bietern sind die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen. In einem laufenden Vergabeverfahren darf die gewählte Verfahrensart nicht geändert werden)
- Gleichheitsgrundsatz /Diskriminierungsverbot (Alle Bieter sind gleich zu behandeln)
- Gebot der Losvergabe (Umfangreiche Aufträge sollen in einzelne Fach- und Teillose ausgeteilt werden, um kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, sich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu bewerben)
- Gebot der Wirtschaftlichkeit (Der Zuschlag ist auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen)



Aspekt: Marktpräsenz

AO1 Passagiere



Siehe „AO1 Passagiere“

Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitpassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich.



AO2 Flugbewegungen



Siehe „AO2 Flugbewegungen“

Zur Zeit ist es (noch) nicht möglich, für die einzelnen Teilaspekte (d.h. Commercial passenger flights, Commercial

cargo flights, General aviation flights und State aviation flights) die Anzahl der Flugbewegungen unterschieden nach Tag und Nacht anzugeben.

AO3 Cargo-Volumen

Siehe „AO3 Cargo-Volumen“

EC7 Standortbezogene Personalauswahl

Wesentlicher Geschäftsstandort mit rund 90 Prozent aller Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt. Fraport hat keine organisationsweite Firmenpolitik und verfolgt keine Verfahren, um Ortsansässige bei der Einstellung zu bevorzugen. In den ausländischen Beteiligungsunternehmen werden hauptsächlich landeseigene Beschäftigte aufgrund der Spezifik des Geschäfts eingesetzt. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.

Aspekt: Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen

EC8 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl

Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens fühlen wir uns der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir leisten seit Jahren zahlreiche Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten. Dazu gehören Spenden und das Sponsoring zahlreicher Vereine, Kulturinitiativen, Hilfsorganisationen und Bildungseinrichtungen. Für weitere Informationen (unter anderem auch zu den Auswirkungen der Unterstützungen) siehe **„Freiwilliges Engagement“**. Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich unter **„EC8 Gesellschaftliches Engagement“**.

Eine Untersuchung zu den Bedürfnissen der Gemeinschaft, um festzustellen, welche konkreten Angebote benötigt werden, wurde im Berichtszeitraum nicht durchgeführt.

Auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Konzernstandorte im Ausland engagieren sich, siehe hierzu **„Lima“**, **„Varna und Burgas“** und **„Antalya“**.

EC9 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

Der Flughafen Frankfurt ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Mit rund 78.000 Beschäftigten* ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands.

Rund 73 Prozent (520 Millionen) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 94 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 Euro und waren deshalb mittelstandsfreundlich. Damit schafft Fraport indirekt bei den beauftragten Unternehmen schätzungsweise 25.000 Arbeitsplätze. 2014 werden die Aufträge an Unternehmen der Region voraussichtlich auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafen-Unternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei.

Siehe auch **„Wertschöpfung“** sowie <http://www.fraport.de/de/konzern/flughafen-und-region/wirtschaftsfaktor-flughafen.html>.

Darüber hinaus ist der Flughafen für die gesamte Bundesrepublik wichtig, weil die deutsche Volkswirtschaft vor allem vom Export abhängig ist. Viele Unternehmen sind auf kurze Lieferzeiten und einen schnellen Güterumschlag angewiesen, um auf weltweiten Bezugs- und Absatzmärkten erfolgreich agieren zu können. Der Luftverkehr ist hierfür eine notwendige Voraussetzung. Der Flughafen Frankfurt spielt dabei für Deutschland eine maßgebliche Rolle.

* Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.



Ökologische Leistungsindikatoren

■ Kernindikator ■ Zusatzindikator
● vollständig abgedeckt ◐ teilweise abgedeckt ○ keine Informationen ◆ nicht relevant für Fraport

Managementansatz EN +

Ziele und Leistungen:

Siehe „Umwelt“

Policy:

Siehe [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Umweltaspekte trägt, ist der Vorstandsvorsitzende.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Für Schulung und Weiterbildung von Beschäftigten, Umweltauditoren und Führungskräften zu Umweltthemen ist der Vorstandsstab Arbeitsschutz zuständig, der auch die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz durchführt (vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Fraport AG am Flughafen Frankfurt wird seit 1999 regelmäßig nach EMAS validiert und seit 2002 nach ISO 14001 zertifiziert. Weiterhin sind die Mehrheitsbeteiligungen mit relevanten Umweltwirkungen (FCS, N*ICE) am Flughafen Frankfurt nach EMAS validiert. Die Flughäfen Lima und der Terminalbetrieb in Antalya sind ISO 14001 zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas haben eingeführte Umweltmanagementsysteme.

Aspekt „Materialien“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Ressourcenschonung. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.

Für weitere Informationen s. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung, davon sind die an den Standorten in Lima und Antalya ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe „Risiko- und Compliance-Managementssystem sowie [Internes Kontrollsystem](#)“).

Weitere eingesetzte Materialien sind unter [“EN3 Direkter Energieverbrauch”](#), [“EN8 Gesamtwasserentnahme”](#) und [“AO6 Flächen und Flugzeugenteisungsmittel”](#) zu finden.

Aspekt „Energie“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Energieeffizienz. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Fraport hat 2013 bei der Muttergesellschaft ein abrechnungsbasiertes Controlling und Reporting der Energieverbräuche und, damit zusammenhängend, der CO₂-Emissionen eingeführt.

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung, davon sind die an den Standorten in Lima und Antalya ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe [“Risiko- und Compliance-](#)

Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem“). Maßnahmen werden unter „Klimaschutz“ und im „Nachhaltigkeitsprogramm“ beschrieben.

Aspekt „Wasser“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Wasser. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen s. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Maßnahmen werden unter „Natur- und Ressourcenschutz“ und im „Nachhaltigkeitsprogramm“ beschrieben. Unter AO4 „Qualität des Niederschlagswassers“ werden Kennwerte dargestellt (siehe „Umwelt“).

Fraport bereitet aus Niederschlagswasser und eigenem Brunnenwasser Brauchwasser auf: Fraport betreibt zwei Regenwasser-Aufbereitungsanlagen, die sich auf dem Gelände der CargoCity Süd und im Terminal 2 befinden. In regenarmen Zeiten wird aufbereitetes Mainwasser zugespeist. Das Brauchwasser wird über separate Versorgungsnetze in die Bereiche Sprinkleranlagen, Toilettenspülung und Beregnung von Grünanlagen geführt. In der CargoCity Süd gibt es eine flächendeckende Brauchwasserversorgung. Im Norden des Flughafens werden die Terminals 1 und 2 mit Brauchwasser versorgt, wobei sich die Brauchwasserversorgung im Terminal 1 und den benachbarten Bürogebäuden gegenwärtig noch im Ausbau befindet.

Aspekt „Biodiversität“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Biodiversität. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.

Fraport besitzt ein „Wildlife-Management“. Für Flugzeuge sind Kollisionen mit großen und schweren Vögeln oder mit Vogelschwärmen eine besondere Gefahrenquelle. Da zirka 90 Prozent der Vogelschläge in Flughafennähe stattfinden, ist der Flughafen-Betreiber in der Pflicht, dieses Risiko zu minimieren. Anders als auf anderen internationalen Flughäfen wird in Frankfurt nicht auf die Vertreibung der Vögel, sondern auf ein spezielles Biotopmanagement gesetzt. Dabei geht es darum, das Flughafen-Gelände und sein Umfeld so zu gestalten, dass Vögel gar nicht erst angezogen und Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten vermieden werden. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine „Bird Control“ wird ganztätig auf dem Flughafengelände sowie dem Flughafenumfeld sichergestellt. Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelzählungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevante Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge zirka 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld, um Bodenbrüter nicht anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen. An Flughafen-Beteiligungen berät der Vogelschlagbeauftragte von Fraport und hilft, Wildlife Managementsysteme zu implementieren. Eine regelmäßige Kontrolle der Anzahl, Zusammensetzung und Verbreitung von Vogelarten auf dem Flughafen-Gelände ist ganzjährig sichergestellt.

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

Aspekt „Emissionen, Abwasser und Abfall“:

Die Luftschadstoff-Emissionen werden in einer Umweltabteilung im operativen Bereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit erfasst. Die CO₂-Emissionen werden in der Abteilung für Umweltmanagement erhoben und überwacht. Das operative Management des Abwassers ist beim Handels- und Vermietungsmanagement angesiedelt. Bei der Fraport Muttergesellschaft managt eine eigens dafür zuständige Abteilung die Abfallentsorgung. Unser Umweltmanagement umfasst die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), Organigramm, S: 6 – 7, Luftqualität, S. 25 – 27, Abwasser S. 33 – 35, Abfall S. 40 – 41. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Unsere Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung haben Umweltmanagementsysteme aufgebaut, in dessen Rahmen die

Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall systematisch erfasst werden. In Lima und Antalya werden die Managementsysteme ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert.

Fraport hat bereits 2008 alle Aktivitäten zum Klimaschutz zusammengefasst, das sich auf drei Felder konzentriert: Energiesparmaßnahmen im Bestand von Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark. Ein umfassendes CO₂-Controlling dient zur Überprüfung aller Klimaschutzmaßnahmen. Die Fraport AG erhält internationale Anerkennung für ihre Klimaschutzaktivitäten: Der Flughafenbetreiber hat 2014 erneut die dritte von vier Zertifizierungsstufen der Airport Carbon Accreditation vom Dachverband der europäischen Flughäfen ACI Europe erreicht. Seit 2006 bringt Fraport seine Klimaberichterstattung im „Carbon Disclosure Project“ (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Wir wurden bereits zum vierten Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI, besteht seit 2010) aufgenommen, der die besten zehn Prozent der teilnehmenden Unternehmen listet. Die Luftschadstoff-Emissionen und -Immissionen werden kalkuliert bzw. an zwei eigenen Stationen gemessen. Maßnahmen zur Reduktion werden durchgeführt: Erhebung emissionsabhängiger Flughafen-Entgelte auf Basis von Stickoxiden und Kohlenwasserstoff, Reduktion der Roll- und Wartezeiten von Flugzeugen mittels neuer Verfahren, Einsatz mobiler Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge nach dem neusten Stand der Technik (Elektromobilität), Software-Instrumente zur Optimierung von Abfertigungsprozessen und Vermeidung von Leerfahrten. Das bei der Fraport Muttergesellschaft im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmitteln verunreinigt. Zukünftig wird Niederschlagswasser am Flughafen Frankfurt mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt. Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen, Abwasser und Abfall siehe [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich zu recyceln oder zu verwerten. Am Flughafen Frankfurt wird nicht gefährlicher Abfall getrennt, unter anderem nach Papier, Glas, Verpackungsabfällen (DSD) und Restabfall. Die gesammelten Abfälle gehen entweder in Sortieranlagen, wo Störstoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden oder in das Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt. Der hier bei der Verbrennung erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt. Die bei Fraport anfallenden gefährlichen Abfälle werden ebenfalls getrennt gesammelt und, soweit möglich, einem Recycling zugeführt. Wo keine Recyclingmöglichkeit besteht, werden u.a. die Abfälle in einer hierfür geeigneten Verbrennungsanlage thermisch verwertet oder in einer chemisch-physikalischen Behandlungsanlage entsorgt.

Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport Muttergesellschaft um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Wir haben ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print Points entwickelt, Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über fünf Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigten betrug Ende 2013 rund 28 Prozent. Damit hat die Fraport AG ihr ehrgeiziges Ziel aus dem Nachhaltigkeitsprogramm bereits vorzeitig erfüllt.

Aspekt „Produkte und Dienstleistungen“:

Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen bzw. entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (siehe [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten, zum Beispiel für den [Klimaschutz](#), mit unserer [Biodiversitätsstrategie](#) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)). Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort.

Aspekt „Compliance“:

Compliance ist Teil unseres Umweltmanagements am Flughafen Frankfurt, welches nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert ist. Unser Flughafen war im Jahr 1999 der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Compliance ist ebenfalls Teil der an unseren Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung implementierten Umweltmanagementsysteme, die an den Standorten Antalya und Lima jeweils ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert sind.

Für mehr Informationen siehe [„Governance und Compliance“](#)

Aspekt „Transport“:

Intermodale Verkehrsverbindungen generieren im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zusätzliches Verkehrsaufkommen: Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt gegenüber Flughäfen ohne Fernbahnhof. Sie stärkt die Hubfunktion, erhöht

die Passagierzahlen und verschafft uns so wichtige Wettbewerbsvorteile. Gleichzeitig ermöglicht die Verlagerung von Flug- auf den Bahnverkehr eine partielle Kapazitätsentlastung des Luftverkehrs. So können Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) von Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlegt werden, für dringend benötigte Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden. Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. Seinerzeit wurde unter dem neu erbauten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen eröffnet – der heutige Flughafen-Regionalbahnhof. Mit der Eröffnung des AIRail Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Der Anteil des ICE-Verkehrs am Gesamtverkehr der an- und abreisenden Passagiere stieg von 3 Prozent im Jahr 1999 auf 19,3 Prozent im Jahr 2013. 2013 nutzten 35,5 Prozent der Originär-Passagiere zur An- und Abreise zum und vom Flughafen die Bahn (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress, ICE, IC, Fernzug). Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 40,8 Prozent im Jahr 2013, dagegen im Jahr 1999 bei nur 23,6 Prozent. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 Prozent für das Jahr 2020 vorgesehen, der damit nun längst erreicht ist (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter „[Kennzahlen](#)“ zu finden.

Aspekt „Intermodalität“:

Über Intermodalität wurde unter dem vorherigen Aspekt „Transport“ berichtet. Fraport zielt darauf ab, den Flughafen über die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen. Hierzu arbeiten wir eng mit anderen Verkehrsträgern zusammen. 2013 nutzten beispielsweise 35,5 Prozent aller Originärpassagiere die Bahn zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 40,8 Prozent. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert – ein Angebot, das im Jahr 2013 rund 34,2 Prozent der Beschäftigten nutzten. Zudem optimieren wir die Frachtlogistikkette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen, im Gesamt-Konzern liegt der Anteil bei 68 Prozent.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter „[Kennzahlen](#)“ zu finden.

Insgesamt:

Der Erfolg unseres Unternehmens bemisst sich unter anderem daran, wie wir als Teil der Luftverkehrsindustrie auch unserer ökologischen Verantwortung gerecht werden. Deshalb legen wir auf Umweltschutz und die Umweltverträglichkeit unserer Aktivitäten viel Wert. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Betrieb des Flughafens entstehen bzw. entstehen könnten. Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine Umweltpolitik für den gesamten Konzern verabschiedet. Diese Politik greift unter anderem die Prinzipien des UN Global Compact auf. Fraport verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen. Dabei strebt die Fraport AG an, die Umwelt zu schützen und für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichere sowie gesundheitlich unbedenkliche Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Unser Umweltmanagement gewährleistet, dass wir gesetzlichen Bestimmungen und regulatorischen Eingriffen genügen und kontinuierlich Fortschritte in allen umweltrelevanten Themen erzielen. In dem Bestreben, unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht zu werden, veranlassen wir unsere Beschäftigten an allen Standorten, an denen wir tätig sind, mithilfe geeigneter Trainingsmaßnahmen zum verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zu Gute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Unser Geschäftsmodell unterstützt einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme. Wir wirken auf die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien hin, indem wir bei der Auswahl von Produkten und Dienstleistungen ökologische Kriterien anwenden. Wir informieren jährlich in einer Umwelterklärung über unsere Umweltaktivitäten und -leistungen. Die Umwelterklärung machen wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie allen Interessierten zugänglich.

Unser umfassendes Umweltmanagement konzentriert sich insbesondere auf die Themen Lärmschutz, Klimaschutz und Energieeffizienz, Intermodalität, Luftqualität und Natur- und Ressourcenschutz mit den Themen Biodiversität,

Wasserverbrauch, Abwasser, Boden und Grundwasser, Gefahrgut und Gefahrstoffe sowie Abfall. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Die regelmäßige und aufwendige Überprüfung ist Ausdruck der Überzeugung, dass ein Flughafen unserer Größe im Wettbewerb nur dann dauerhaft bestehen kann, wenn er eine nachhaltige Umweltpolitik als einen kontinuierlichen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess betreibt (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)). Für Ziele und Leistungen siehe „[Nachhaltigkeitsprogramm](#)“.

Aspekt „Lärm“:

In eigener Verantwortung hat Fraport für den Flughafen Frankfurt bereits 1993 lärmbezogene Lande- und Startentgelte eingeführt. Bis 2000 basierte die Lärmdifferenzierung auf den Lärmwerten der Lärmzulassungspapiere der Flugzeuge. 2001 wurde die Lärmdifferenzierung auf die typenspezifischen, von der Fluglärmmessanlage des Flughafens Frankfurt erfassten Lärmwerte umgestellt. Seitdem wurde die Differenzierung und die Entgeltspreizung stufenweise verstärkt. Seit Januar 2013 werden die Flugzeugtypen für Landung und Start nach jeweils 16 Lärmkategorien unterschieden. Die Spreizung der Lärmklassen schlägt sich nachts besonders deutlich nieder, weil ein zusätzlicher Nachzuschlag, abhängig davon, ob die Bewegung in den Nachtrandstunden (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr) oder in der Nachtkernzeit (23.00 – 04.59 Uhr) stattfindet, zu entrichten ist. Durch die zusätzlichen Lärmrentgelte in der Nachtzeit soll neben dem wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge zusätzlich ein Anreiz gegeben werden, Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag zu verlagern.

Bereits vor Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn wurden lärmmentlastende Flugverfahren entwickelt und erprobt. Treiber ist ein Expertengremium mit Vertretern aus Kommunen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, dem Flughafen (Fraport AG), Politik und Wissenschaft, das im Forum Flughafen und Region (FFR) angesiedelt ist. Ziel dieser Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ist es, den Lärm schon bei der Entstehung zu mindern. Ein erstes Maßnahmenpaket umfasste sieben lärmminimierende Verfahren. Diese wurden durch eine am 29. Februar 2012 unterschriebene Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ um 19 Maßnahmen erweitert (<http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>). Innerhalb der kontinuierlichen Mitarbeit in dem Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ hat Fraport für die Konzeption und Durchführung der Maßnahmen Dedicated Runway Operations – DROps und Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad die Federführung übernommen.

Das Verfahren DROps sieht eine von der Betriebsrichtung abhängige Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen bzw. Abflugrouten vor. Insgesamt soll durch die gezielte Schaffung von Lärmpausen eine Verminderung der Belastung von Anwohnern erreicht werden. Abwechselnd werden an Tagen ungeraden Datums DROps und an Tagen geraden Datums das konventionelle Betriebskonzept genutzt. DROps wird seit dem 28.06.2013 in der Zeit zwischen 5 und 6 Uhr im Regelbetrieb angewendet.

Die Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad gegenüber dem bisherigen Winkel vergrößert im Anflugbereich auf die Landebahn Nordwest die Flughöhe über besiedelten Gebieten. Die Fraport AG hat die Landebahn Nordwest pro Betriebsrichtung mit zwei Instrumentenlandesystemen für die Anflugwinkel 3,0 und 3,2 Grad ausgerüstet. Bei Anflügen mit Rückenwind und schlechten Wetterbedingungen ist aus Sicherheitsgründen vorerst der bisherige Winkel von 3,0 Grad beizubehalten. Der Probebetrieb hat im Oktober 2012 begonnen. Für einen Regelbetrieb stehen abschließende Genehmigungen und Nachweise noch aus. Die Praxis zeigt die sichere Fliegbarkeit sowie messbare Lärmreduktionen in den Maximalpegeln.

Der aktive Schallschutz wird ergänzt durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die Hessische Landesregierung eine Lärmschutzbereichsverordnung für den Flughafen Frankfurt Main erlassen. Sie setzt die Schutzzonen des Lärmschutzbereiches fest. Darüber hinausgehend wurde ein rund 265 Millionen Euro umfassender Regionalfonds gegründet mit dem zusätzliche Leistungen des passiven Schallschutzes für private Haushalte und für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen ermöglicht werden. Zudem werden aus dem Regionalfonds Mittel bereitgestellt, um Erstattungsansprüche auf passiven Schallschutz zeitlich vorzuziehen. Damit können solche Aufwendungen schon jetzt und nicht erst im Jahr 2016 (gesetzlicher Anspruch) beantragt und in Anspruch genommen werden. Das Budget wird durch das Land Hessen und Fraport bereitgestellt.

Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 28 stationäre Messstationen und drei mobile Messanlagen. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen wie zum Beispiel die Routenbelegung oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen veröffentlichen wir im Internet unter www.fraport.de. Mit der neuen Anwendung FRA Map wird ein individuelles Bild über die eigene Fluglärmsituation zu machen. Die interaktive Karte bietet Informationen zu allen relevanten Themen und lässt sich per Adresseingabe Betroffenen-spezifisch fokussieren.

Die Fraport AG unterstützt die vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) initiierte und vom Darmstädter Ökoinstitut wissenschaftlich begleitete Lärmwirkungsstudie NORAH. Die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“, deutsch etwa „Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit“) hat das Ziel, einer möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der

Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner. Weiteres zum Schallschutz im Nachhaltigkeitsbericht 2013 im Kapitel "[Schallschutz](#)", und im [Nachhaltigkeitsprogramm](#).

EN1 Eingesetzte Materialien

Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Unter „[AO6 Flächen- und Flugzeugreinigungsmittel](#)“ sind die eingesetzten Hilfsmittel eingetragen.

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

Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport Muttergesellschaft um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Wir haben ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print-Points entwickelt, Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print-Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über fünf Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigten betrug Ende 2013 rund 28 Prozent. Damit hat die Fraport AG ihr ehrgeiziges Ziel aus dem Nachhaltigkeitsprogramm bereits vorzeitig erfüllt. Der Anteil an Recyclingpapier am gesamten Kopierpapier lag bei 99 Prozent.



EN2 Recycling-Material

Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Die aufgeführten Materialien enthalten kein Recyclingmaterial. Derzeit werden keine recycelten Hilfsstoffe angeboten, die für Fraport gebrauchsfähig wären.



Aspekt: Energie

EN3 Direkter Energieverbrauch

Siehe „[EN3 Direkter Energieverbrauch](#)“



EN4 Indirekter Energieverbrauch

Siehe „[EN4 Indirekter Energieverbrauch](#)“.

Das von Fraport angebotene Produkt ist eine Dienstleistung, die in Verkehrseinheiten beziffert wird. Eine Verkehrseinheit ist entweder ein Passagier mit Gepäck oder 100 kg Fracht oder 100 kg Post. Vereinfacht ausgedrückt handelt es sich um die Beförderung von der Land- und zur Luftseite. Die eingekaufte Energie dient zur Erbringung der Dienstleistung.



EN5 Energieeinsparungen

Siehe „[Klimaschutz](#)“ und „[EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung](#)“



EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz

Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz: Energiesparmaßnahmen beim Altbestand an Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark (siehe „Klimaschutz“). Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter „EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung“ zu beachten.

EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauches

Zur Messung und Steuerbarkeit des Energieverbrauchs führt Fraport seit Herbst 2012 schrittweise am Standort Frankfurt mit dem CO₂-Controlling ein Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz, hilft die Energiekosten zu senken und somit die Energieeffizienz zu verbessern. So können wir überprüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden und Fehlentwicklungen früh erkennen. Gleichzeitig lassen sich mit dem CO₂-Controlling die Anlagenrisiken senken und Umsetzungserfolge nach innen und außen kommunizieren. Als Datenbasis dienen die auf Gebäude, Anlage oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport Muttergesellschaft. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bei der Sanierung und energetischen Erfüchtigung von Bestandgebäuden und bei Neubauten wird eine lebenszykluskostenorientierte Planung und Bauausführung durchgeführt. Sie führt zur Optimierung der Lebenszykluskosten und damit energetischen Einsparungen in den frühen Phasen der Planung. Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 „Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung“ zu beachten.

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. 2013 nutzten 35,5 Prozent aller Passagiere die Bahn (ICE, Fern- und Regionalzüge oder S-Bahn) zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 40,8 Prozent. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 Prozent für das Jahr 2020 vorgesehen. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Fraport arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und der Deutschen Lufthansa AG an der Aufrechterhaltung des gesetzten Ziels, unter anderem mit integrierten Reiseangeboten sowie der Einbeziehung des Luftverkehrs in die Netzplanung der DB. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert, ein Angebot, das 2013 von 34,2 Prozent der Belegschaft genutzt wurde. Nicht nur Passagiere und Beschäftigte sollen für die An- und Abreise zum beziehungsweise vom Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr. Zudem optimieren wir die Frachtlogistik in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und die Verlagerung von Luftfrachtersatzverkehr von der Straße auf die Schiene. Denn mit steigenden Frachtmengen nimmt auch deren An- und Abtransport zu – vor allem über die Straße. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb.

Aspekt: Wasser

EN8 Gesamtwasserentnahme

Siehe „EN8 Gesamtwasserentnahme“

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

Siehe „AO4 Qualität des Niederschlagswassers“.

Es existieren Kennwerte für das Niederschlagswasser, die den von der Stadt Frankfurt vorgegebenen Satzungswerten entsprechen. Die Einhaltung dieser Werte wird von der Behörde regelmäßig überprüft.

EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs



Die Fragestellung ist für die Fraport AG und ihre Beteiligungen in Deutschland auf Grund der günstigen Versorgungsbedingungen für Trinkwasser einerseits und des flächendeckenden Einsatzes von Wasserspartechnologien andererseits irrelevant.



EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser



An Flughäfen existieren keine Produktionsprozesse, an denen Prozesswasser zurückgewonnen wird. Brauchwasser ist unter „EN8 Gesamtwasserentnahme“ abgebildet.



Aspekt: Biodiversität

EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten



Mit einer Eigentumsfläche von 22,44 Quadratkilometern und einem darin befindlichen Betriebsgelände von 18,17 Quadratkilometern ist unser Airport in Frankfurt am Main einer der kompaktesten Großflughäfen der Welt. Durch die optimale Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die Inanspruchnahme von Naturflächen in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region so gering wie möglich zu halten. Wo immer realisierbar werden Freiflächen am Flughafen begrünt. Besonders hochwertige Flächen befinden sich im Randbereich der Startbahn 18 (West) mit artenreichen Extensivwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen und Calluna-Heiden.

Die Flächen zwischen den Start- und Landebahnen sind mit ca. 600 ha wohl das größte, landwirtschaftlich ungenutzte Grünland in der Region. Neben einem erheblichen Anteil von in biologischer Hinsicht „geringwertigen Flächen“ (in erster Linie versiegelten Verkehrsflächen) verfügt der Flughafen auch über große Areale, die Tieren und Pflanzen als Lebensraum dienen. Dort sind unter anderem seltene, kleinere Vogelarten wie Steinschmätzer, Schwarz- oder Braunkehlchen regelmäßig anzutreffen, im Frühjahr außerdem Kreuzkröten und Springfrösche.

Die exakten Angaben befinden sich unter „EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert“.



EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität



Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (siehe „Auflistung von Maßnahmegebieten“). Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (siehe „Auflistung von Maßnahmegebieten“).



EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume



Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen (siehe

„Auflistung von Maßnahmengebieten“). Ein regelmäßiges Fauna- und Floramonitoring der Habitats ist Bestandteil des Planfeststellungsbescheids und wird extern vergeben.

Weitere Informationen (z.B. zu den Restaurierungsmaßnahmen) befinden sich im PDF [„Biodiversitätsstrategie“](#).
Siehe auch [„Biodiversität“](#) und [„Umweltfonds“](#).

EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität



Unsere Geschäftsaktivitäten und natürliche Biodiversität sind vereinbar. Naturnahe Flächen und deren immanente Biodiversität werden erhalten und gefördert, soweit es im Rahmen der betriebsbedingten Vorgaben möglich ist. Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten. Bei erheblichen Störungen wird zumindest gleichartiger Ausgleich oder gleichwertiger Ersatz geleistet, dessen langfristiger Funktionserhalt von uns sichergestellt wird. Fraport hat sich den Erhalt der natürlichen Biodiversität am Flughafen Frankfurt zum Ziel gesetzt und sich außerdem dazu entschlossen, auch über das Flughafen-Gelände hinaus durch seinen Umweltfonds Projekte zur Bewahrung der biologischen Diversität in der Region Rhein-Main und in Hessen zu fördern. Besonders schützenswert sind die Streuobstwiesen im Rhein-Main-Gebiet. Deren Bestand in Hessen hat sich in den vergangenen 30 Jahren um rund 90 Prozent reduziert. Die Wiesen weisen eine hohe Artenvielfalt auf und spielen damit eine wichtige Rolle beim Erhalt der regionalen Biodiversität. [Die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz \(HGON\)](#) in Frankfurt nimmt sich mit der Unterstützung von Fraport der wertvollen Biotope an.

Unsere hier vorgelegte „Fraport-Diversitätsstrategie“ erläutert unsere Grundsätze zu diesem wichtigen Themenkomplex und dokumentiert Diversitäts-Projekte am Flughafen und in der Region, die wir selbst durchführen oder finanziell unterstützen. Internationale Abkommen zum Schutz von Biodiversität, wie das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity, CBD), europäische Richtlinien, wie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie sowie nationale Gesetze wie das Bundesnaturschutzgesetz sind eine wichtige Grundlagen im Zusammenhang mit dem Handeln in unseren schützenswerten Räumen.

Weitere Informationen befinden sich in unserer [„Biodiversitätsstrategie“](#).
Siehe auch [„Biodiversität“](#) und [„Umweltfonds“](#).

EN15 Gefährdete Arten



Von den Aktivitäten der Fraport AG und ihrer Tochterunternehmen gehen im Regelbetrieb keine Gefahren für bedrohte Pflanzen und Tierarten aus. Lediglich bei einer Ausweitung der Betriebsgelände können solche Gefahren auftreten. In der Europäischen Union ist in solchen Fällen grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen und es sind entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Am Flughafen Frankfurt existieren Arten, die auf der Roten Liste Deutschlands geführt werden. Auf den Flächen zwischen den Start- und Landebahnen beziehungsweise den Taxiways haben sich aufgrund der extensiven Nutzung Pflanzen und Tiere angesiedelt, die andernorts bedroht sind. Diese Flächen im Betriebsbereich werden sehr selten betreten, ein Besucherdruck, wie in öffentlich zugänglichen Naturschutzgebieten ist hier nicht gegeben.

Die Konzernflughäfen außerhalb Deutschlands werden meist über internationale Banken finanziert. Dort ist ein Environmental Management Plan vorzulegen, der in der Regel auf einem Environmental Impact Assessment beruht und festlegt, wie eine Minimierung der Eingriffsfolgen erfolgen kann. Von den Konzernflughäfen werden keine Arten der jeweiligen Roten Listen gemeldet.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

EN16 Treibhausgasemissionen



Siehe [„EN16 Treibhausgasemissionen“](#).

EN17 Andere Treibhausgasemissionen



Siehe „EN17 Andere Treibhausgasemissionen“.

Der Flugverkehr im Landing und Take off-Zyklus bis 3.000 ft hat die größten Emissionen (rund 960 Tsd t CO₂). Danach folgen die an- und abreisenden Originärpassagiere (rund 250 Tsd t CO₂), der Energieverbrauch durch Infrastruktur und Fahrzeuge Dritter am Standort (zirka 180 Tsd t), und zuletzt durch Dienstreisen der Beschäftigten der Fraport AG (zirka 1 Tsd t CO₂). Auf die Emissionen des Flugverkehrs wirkt auch indirekt die auf NO_x-Emissionen basierte Entgeltordnung. Durch die einzigartige intermodale Anbindung an das lokale S-Bahnnetz und den überregionalen Fernverkehr durch den Regional- und den Fernverkehrsbahnhof werden Passagiere komfortabel vom Individualverkehr und vom Kurzstreckenflug auf die Bahn verlagert. Die Vermarktung von Energie durch eine Fraport-Tochter und ein gezieltes Stakeholder-Engagement wirken auf die CO₂-Emissionen Dritter ein. Dienstreisen werden im Wesentlichen durch die Bereisung per Flugzeug zu unseren Beteiligungen notwendig.

Darüber hinaus werden auch bei den Konzerntöchtern die Scope-CO₂-Emissionen kalkuliert. In Antalya liegen sie bei 120 t (60 t quotiert) für Dienstreisen der Mitarbeiter und bei 12.700 t (6.350 t quotiert) für den Energieverbrauch Dritter am Flughafen Antalya. Weitere Werte über den Luftverkehr sowie den Passagier- und Mitarbeiterverkehr werden im Juni 2014 erstellt.

Entsprechende Angaben für die anderen Konzern-Standorte sind derzeit noch nicht möglich.



EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen



Der Klimaschutz ist eine der grundlegendsten Herausforderungen für die Luftverkehrsindustrie. Als Flughafenbetreiber unterstützen wir die Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft mit den Maßnahmen zum Klimaschutz im Luftverkehr. Dabei fokussieren wir unsere Aktivitäten auf Bereiche, die wir unmittelbar beeinflussen können. Das sind im Wesentlichen technische Verbesserungen an Gebäuden und Anlagen, Prozessoptimierungen sowie ökonomische Instrumente wie lärm- und emissionsabhängige Flughafen-Entgelte (siehe „Klimaschutz“).

Als eines der identifizierten Handlungsfelder mit hoher Priorität für Fraport steht der Klimaschutz im Nachhaltigkeitsprogramm mit an oberster Stelle (siehe „Nachhaltigkeitsmanagement“).

Darüber hinaus unterstützt Fraport verschiedene industrieweite Initiativen, die eine Verringerung der CO₂-Emissionen zum Ziel haben. Fraport beteiligt sich unter anderem an SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), einer Initiative der Europäischen Kommission und EUROCONTROL, die unter Einbezug aller am Luftverkehr Beteiligten die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsmanagements sicherstellen soll. Zu den diversen Aktionsplänen im Rahmen dieser Initiative gehört die integrierte Planung von Flügen, das heißt, alle Beteiligten arbeiten daran, den Prozess vom Abdocken des Flugzeugs bis zum Erreichen des Zielterminals zu optimieren. Damit werden auch Flughäfen zu bedeutenden Akteuren im Luftverkehrsmanagement. Der Vorteil für Passagiere und Umwelt: Kürzere Flugzeiten und reduzierte Emissionen. Die Ziele von SESAR bis 2020 auf Basis 2005 umfassen eine Verdreifachung der Kapazitäten, eine Reduktion der CO₂-Emissionen pro Flug um 10 Prozent, die Erhöhung der Sicherheit um das Zehnfache und die Senkung der Flugsicherheitskosten um die Hälfte (<http://www.sesarju.eu/>).

Als Mitglied über ACI in der Air Transport Action Group (ATAG), der weltweiten Vereinigung der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, unterstützt Fraport deren Ziele: Reduktion von CO₂ um 1,5 Prozent pro Jahr bis 2020 und CO₂-neutrales Wachstum bis 2050. Dies bedeutet eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2050 von 50 Prozent gegenüber 2005 in der gesamten Branche (<http://www.atag.org/>).

Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat 2010 für die Airlines eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von 2 Prozent pro Jahr bis 2050 beschlossen. Weiterhin beschlossen ist das Ziel, ab 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Zusätzlich hat die Umweltorganisation von ICAO, das Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), den Auftrag, bis 2013 einen globalen CO₂-Standard für die Flugzeugzertifizierung vorzuschlagen (<http://www.icao.int/>).

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen, teil. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der Airport Carbon Accreditation geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Fraport hat bereits die Stufe 3 erreicht, in dem vor allem ein Stakeholder-Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist. Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3 erreicht. Dies wurde auch wieder für 2013 und 2014 bestätigt. Seine Klimaberichterstattung bringt Fraport auch extern, im „Carbon Disclosure Project“ (CDP) (www.cdp.net), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Diese analysiert Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den

Klimawandel und das CO2-Reporting. Fraport beteiligt sich seit 2006 am CDP und wurde bereits zum vierten Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen, der die besten zehn Prozent der teilnehmenden Unternehmen listet. Fraport ist eines von zwei Unternehmen aus dem Sektor „Transportation“, die in diesem Index gelistet sind. Im November 2013 lud Fraport als Gastgeber zur Jahreskonferenz des CDP am Flughafen Frankfurt ein. Auf dieser wurden Ergebnisse, Entwicklungen und Herausforderungen im unternehmerischen Klimaschutz diskutiert. Zu den Unternehmen mit den besten Klimaschutzreportings, die ihre Aktivitäten in den Diskussionsrunden vorstellten, gehörte auch Fraport.

Siehe auch „[EN5 Energieeinsparungen](#)“

EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe



Ozon abbauende Stoffe werden im Fraport-Konzern weder produziert noch exportiert. Die Hauptanwendung ist in Kältemaschinen von Klimaanlage, wo sich die Stoffe in einem geschlossenen System befinden. Bei notwendigen Wartungsarbeiten werden die Kältemittel aufgefangen und als Abfall entsorgt. Eine absichtliche Freisetzung der Stoffe erfolgt nicht. Gelegentliche Verluste durch Undichtigkeiten können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, können in der Höhe jedoch nicht bilanziert werden.

EN20 NO2, SO2 und andere Luftemissionen



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

Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Die Datenermittlung war sehr aufwendig und kostspielig, sodass sie bislang nicht nochmals durchgeführt wurde. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung. Andere Luftemissionen können wir im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit mit unseren Maßnahmen nicht beeinflussen und sind daher nicht wesentlich.

Für weitere Informationen siehe „[EN20 NO2, SO2 und andere Luftemissionen](#)“

EN21 Abwassereinleitung



Siehe „[EN21 Abwassereinleitung](#)“.

Prozesswasser fällt bei der Fraport AG nicht an.

EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode



Siehe „[EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode](#)“.

Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzernstandorten darstellbar.

EN23 Wesentliche Freisetzungen



Siehe „[EN23 Wesentliche Freisetzungen](#)“.

AO5 Luftqualität



Siehe „AO5 Luftqualität“.



AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel



Siehe „AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel“.



EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention



Im Jahr 2013 hat Fraport keine gefährlichen Abfälle im Rahmen der Regelungen des Basler Übereinkommens entsorgt.



EN25 Auswirkungen von Wassereinleitungen auf die Biodiversität



Einleitungen in Oberflächengewässer, die die Bedingungen des Indikators erfüllen, finden nur in sehr begrenztem Umfang statt. Soweit es sich bei der Einleitung um ehemaliges Schmutzwasser handelt, wurde dieses vor Einleitung so weit gereinigt, dass keine erheblichen, negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu befürchten sind. Gleiches gilt im Bedarfsfall auch für ablaufendes Oberflächenwasser von befestigten Flächen.



EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen



Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen beziehungsweise entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (siehe „Umwelt“ und „Gesellschaft“) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten zum Beispiel für den **Klimaschutz**, mit unserer Biodiversitätsstrategie und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements. Unsere Anstrengungen zum **Schallschutz** setzen wir ebenfalls weiter fort.

Seit Ende 2013 existiert ein Rücknahmesystem für Pfandflaschen und Dosen in den beiden Terminals. Nach einem erfolgreichen Testlauf wurden insgesamt 25 Leergutautomaten in Betrieb genommen. Der Pfandbetrag wird dabei an vier gemeinnützigen Einrichtungen gespendet. Welche Organisation von der Spende profitiert, entscheidet dabei der Gast selbst. Wählen kann er etwa zwischen der international tätigen Umweltschutzorganisation World Wide Fund For Nature (WWF) und dem Verein Luftfahrt ohne Grenzen. Wer in der Region Gutes tun möchte, spendet entweder an die Frankfurter Tafel oder die Obdachlosenhilfe Franziskustreff.



EN27 Verpackungsmaterial



Fraport verkauft im Rahmen ihrer regulären Geschäftstätigkeit keine „Produkte“, deren Verpackung anschließend zurückgenommen werden könnte oder müsste.



EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen



Es liegen keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht-monetären Strafen bewährt worden sind.

Aspekt: Transport

EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr



Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück (vgl. [Intermodalität](#)).

Eine Auflistung der Kennzahlen befindet sich unter „[EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr](#)“.

Für die Fraport-Muttergesellschaft und den Konzern werden die CO₂-Emissionen durch den Verkehr auf dem Flughafengelände unter „[EN 16 Treibhausgasemissionen](#)“ berichtet. Die Luftschadstoff-Emissionen sind unter „[EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen](#)“ zu finden.

EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen



Die gesamten Umweltschutzausgaben und -investitionen können zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.

Indikator kann zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.

A07 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten



Siehe „[A07 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten](#)“.

An anderen Konzernstandorten existieren keine gesetzlichen Vorgaben und keine Berechnungsgrundlagen für die Kalkulierung von Anzahl und Anteil von Anwohnern, die von Fluglärm betroffen sind.

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren



Aspekt: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Managementansatz LA +

Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Attraktivität als Arbeitgeber", "Beschäftigungsentwicklung" sowie "Vielfalt und Chancengleichheit" zusammengefasst (siehe „[Nachhaltigkeitsprogramm](#)“).

Policy:

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

Verantwortung:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Beschäftigtenaspekte trägt, ist der Arbeitsdirektor.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Unsere Sicherheitskonzepte entwickeln wir auf Basis einer systematischen Beurteilung möglicher Gefährdungen kontinuierlich weiter. Neben der technischen Sicherung der Arbeitsplätze spielt das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Eigenverantwortung dabei eine wichtige Rolle. Deshalb führt Fraport regelmäßig Sicherheitsschulungen durch. Ein Beispiel aus dem Jahr 2013 waren die Veranstaltungen für Führungskräfte zur Erhebung der psychischen Belastung von Beschäftigten. Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2013 das Schwerpunktthema Rückengesundheit. Für Mitarbeiter auf dem Vorfeld boten wir in diesem Jahr ein Fahrsicherheitstraining mit Blick auf spezifische Unfallrisiken an.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe „[Risiko- und Compliance-Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem](#)“).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe "[Geschäftsbericht 2013](#)", S. 67ff).

Aspekt „Beschäftigung“:

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus ist die Fraport AG an 13 Flughäfen auf vier Kontinenten in Form von Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen vertreten (siehe "[Standorte weltweit](#)"). Als weltweit aktives Unternehmen bekennen wir uns zu den in den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen

verankerten Werten und Verhaltensstandards. Um die damit verbundenen Verpflichtungen noch transparenter zu machen, haben wir 2012 einen Verhaltenskodex entwickelt, der für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG verbindlich ist. Er ist Anfang 2013 innerhalb der Muttergesellschaft in Kraft getreten und wird sukzessive im gesamten Konzern eingeführt (siehe „[Governance und Compliance](#)“).

Grundsätze und Programme in Bezug auf Einstellung von lokalem Personal durch den Flughafenbetreiber und Contractoren, Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Arbeitnehmer mit Zugang zu Sicherheitsbereichen des Flughafens und Maßnahmen, welche die Bindung der Beschäftigten an den nächsten Auftragnehmer erfordern, existieren bei Fraport nicht.

Aspekt „Arbeitnehmer- Arbeitgeber- Verhältnis“:

Fraport hat eine lange Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Wir möchten nicht nur quantitativ ein großer Arbeitgeber, sondern auch gerecht und fair sein, indem wir unseren Beschäftigten für ihre Leistung und Einsatzbereitschaft einen Ausgleich zurückgeben. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Wir bieten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik.

Der Betrieb der Fraport AG und deren Tochterunternehmen geschieht im Wesentlichen mit eigenen Beschäftigten. Diese werden zu 93 Prozent im Rahmen von Kollektivvereinbarungen beschäftigt und bezahlt. Das Risiko von Streiks, die zu Störungen des Flughafenbetriebs führen würden, ist daher äußerst gering. Dies betrifft auch sämtliche sicherheitsrelevante Bereiche wie die Sicherheitskontrollen, die Flughafen-Sicherheit und die betriebliche Sicherheit. Auf andere Vertragspartner wie auch die Kunden unserer Flughäfen können wir in Bezug auf die Arbeitszufriedenheit keinen Einfluss ausüben.

Aspekt „Arbeitsschutz“:

Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, das körperliche, seelische und psychosoziale Wohlbefinden seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes nachhaltig zu fördern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, ganzheitliche Gesundheitskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternden Belegschaft zugeschnitten sind (siehe „[Arbeitssicherheit](#) und [Gesundheitsschutz](#)“).

Hinsichtlich der Präventionsaktivitäten im Rahmen der Verhaltens- und Verhältnisprävention wird seitens der Fraport AG auf alle Gesundheits- und Sicherheitsrisiken reagiert.

Eine besondere Bedeutung hat für Fraport die Minimierung der Lärmbelastung aller am Flughafen Beschäftigten. Zur Beurteilung der Lärmexposition der Beschäftigten werden verschiedene Lärmereignisse erfasst und zeitlich gewichtet. Neben dem Hintergrundlärm, der besonders während der laufenden Abfertigung auf Position vorhanden ist, wird vor allem der Lärm betrachtet, der direkt auf die Beschäftigten beim Ausüben ihrer Tätigkeit einwirkt. Durch diese „Bausteine“ können individuelle Belastungsprofile für Arbeitsplätze, aber auch für einzelne Beschäftigte individuell berechnet werden. Anhand dieser Bewertung wird ersichtlich, in welchem Umfang Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung erforderlich sind. Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird gemäß der Maßnahmenhierarchie T-O-P vorgegangen. Das bedeutet, dass technische und organisatorische Maßnahmen vor persönlichen Maßnahmen anzuwenden sind.

Der Umgang unserer Beschäftigten mit Gefahrstoffen ist – wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fremdfirmen – nach der Betriebssicherheitsverordnung und der Gefahrstoffverordnung geregelt. Entsprechend neuer Vorschriften der Gefahrstoffverordnung sowie der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS), wurden die bisherigen Gefährdungsanalysen (Gefahrstoff-Datenblätter) überarbeitet und den gesetzlichen Regelungen angepasst. Im Jahr 2013 führte der Bereich „Arbeitsschutz“ Produktbewertungen für ca. 150 Chemikalien durch. Abgelehnt wurden einige Chemikalien, die eine krebserzeugende bzw. fruchtschädigende Wirkung vorwiesen. Sie wurden durch Stoffe und Produkte ersetzt, die diese Gefahrstoffeigenschaften nicht besitzen. Für die Beurteilungen wurden die aktuellsten EG- und Arbeitsschutzvorschriften berücksichtigt.

Vor allem Baustellen bergen ein erhöhtes Unfallrisiko und erfordern besondere Schutzmaßnahmen. Der Bereich Arbeitsschutz berät alle Bauprojekte über ihre gesamte Laufzeit hinweg. Grundlage der Beratung ist die allgemein verbindliche Baustellenverordnung. Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren des Bereichs überwachen ihre Einhaltung. Wo Fraport mit externen Bauunternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen unter den Beteiligten abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt. Um einen sicheren und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, hat der Bereich Arbeitsschutz mit dem Aufbau eines übergreifenden Netzwerks begonnen.

Auf dem Vorfeld wickeln wir eine hohe Zahl an Fracht- und Personentransporten ab, daher liegt ein Focus auf dem Themenbereich „innerbetrieblicher Transport und Verkehr“. Um hierbei die Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, legen wir großen Wert auf die Fahrsicherheit unseres Personals. Deshalb führt Fraport regelmäßig Fahrschulungen sowie „Auffrischungstrainings“ für Fahrer, die gegen Verkehrsregeln verstoßen haben, durch.

Nachweislich konnten wir so die Zahl der innerbetrieblichen Schadensereignisse reduzieren.

Der Pandemieplan/Infektionsschutzplan der Fraport AG regelt die Maßnahmen, welche die Fraport AG beim Auftreten von hochinfektiösen Krankheiten nach dem Infektionsschutzgesetz für den Standort Flughafen Frankfurt trifft. Ziele sind vor allem die Sicherung des ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetriebes sowie der Schutz der Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Verantwortung, die Fraport für die Arbeitssicherheit übernimmt, wird auch im Umgang mit Zeitarbeitern deutlich. Sie sind beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gleichgestellt und durchlaufen bei Fraport eine qualifizierte Einarbeitungsphase.

Fraport betreibt keine Flughäfen in explosionsgefährdeten Umgebungen.

Aspekt „Aus- und Weiterbildung“:

Siehe „Aus- und Weiterbildung“ und http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/jobs_karriere/professionals/personalentwicklung.html

Aspekt „Vielfalt und Chancengleichheit“:

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

2013 ergriffen wir außerdem Maßnahmen, um unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Behinderungen die Ausübung ihrer Beschäftigung zu erleichtern:

- Fraport beteiligt sich am Inklusionsprojekt !nKA des Unternehmensforum e.V. zur gemeinsamen Ausbildung von Jugendlichen mit und ohne Behinderung.
- Im Juli 2013 veranstalteten wir erstmalig einen Kurs Konfliktmanagement für Menschen mit Hörschädigung.
- Mit Unterstützung des Integrationsamtes wurden unter anderem ein älteres Bürogebäude rollstuhlgerecht umgestaltet, ein Büroarbeitsplatz blindengerecht ausgestattet sowie mehreren Beschäftigten eine persönliche Assistenz zur Seite gestellt.
- Mehrere Schüler mit unterschiedlichen Behinderungen konnten auch in diesem Jahr wieder ein Praktikum bei Fraport absolvieren

Aspekt „Gleiche Bezahlung für Männer und Frauen“:

Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgte im Jahr 2013 eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnehme.

LA1 Gesamtbelegschaft



Siehe „LA1 Gesamtbelegschaft“

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA2 Mitarbeiterfluktuation



Siehe „LA2 Mitarbeiterfluktuation“

Eine Aufteilung der Fluktuationsrate nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür

fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.

Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA3 Leistungen für Vollzeitbeschäftigte



Fraport bietet den Beschäftigten eine Reihe übertariflicher Leistungen (siehe „Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung“ und http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/jobs_karriere/professionals/unsere_leistungen.html). Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) allen Beschäftigten in gleicher Weise gewährt. Dies gilt – sofern nicht eine bestimmte Betriebszugehörigkeit Anspruchsvoraussetzung ist – auch unabhängig davon, ob es sich um ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis handelt.

Siehe auch „Standorte weltweit“.

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit



Siehe „LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit“

Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aufgrund unterschiedlicher Gesetzgebungen nicht möglich. Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport Muttergesellschaft beschäftigt waren, ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen



Für die Fraport-Muttergesellschaft sowie ihre Töchter FraCareServices GmbH (FraCareS), Frankfurt Passenger Service (FPS) und Media Frankfurt GmbH (media) gilt beispielsweise der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Für die Airport Personal Services GmbH (APS) und FraSec Fraport Security Services GmbH gilt jeweils ein Haustarifvertrag. Für die Airport Cater Service GmbH (ACS) gilt der Tarifvertrag für das Gaststättengewerbe und für die Fraport Cargo Services GmbH (FCS) die Tarifverträge für das Transport- und Verkehrsgewerbe in Hessen.

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

Um weitere Leistungsanreize zu setzen, erhöht die Fraport AG das tarifliche Volumen für die leistungsbezogene Bezahlung in Höhe von 5,94 Millionen Euro um ein zusätzliches betriebliches Budget in Höhe von 2,72 Millionen Euro. Je nach Entgeltgruppe und Entgeltstufe betragen die durchschnittlichen Leistungsprämien zwischen 1,8 Prozent und 5,0 Prozent eines Jahresentgelts und erreichen durchschnittliche Beträge zwischen 535 Euro und 2.875 Euro. Insgesamt wurden 2013 für das abgelaufene Jahr 2012 an die gemäß dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 8,66 Millionen Euro ausgeschüttet.

Die Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft in den Werkstätten am Flughafen Frankfurt erhalten anstelle eines Leistungsentgelts nach der LBB-Systematik ein Leistungsentgelt nach einem Prämienlohnsystem. Die Regelung orientiert sich an den Zeitvorgaben der Kfz-Hersteller für Arbeitsabläufe in Kfz-Werkstätten und betraf 2013 insgesamt 131 Beschäftigte. Wird für Arbeitsabläufe weniger Zeit benötigt, werden entsprechende Prämien ausgezahlt. 2013 lagen diese durchschnittlich bei 5.500 Euro pro Person und beliefen sich auf ein Gesamtvolumen von rund 430.000 Euro.

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

hinausgehende Leitlinien oder Standards zur Regelung der Arbeitszeiten sind daher nicht notwendig.

LA5 *Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen*



Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Der Betriebsrat ist bei Betriebsveränderungen laut Betriebsverfassungsgesetz rechtzeitig und umfassend zu informieren. Dies wurde im Rahmen von Kollektivvereinbarungen nicht präzisiert oder eingeschränkt. In der betrieblichen Praxis ist eine Ankündigungspflicht von drei Monaten üblich.

Im Betriebsrat der Muttergesellschaft fanden 2013 38 Sitzungen statt, der Konzernbetriebsrat hat neun ordentliche Sitzungen und zwei außerordentliche Sitzungen abgehalten. Wie in Frankfurt achtet Fraport das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen auch an ihren internationalen Standorten mit wesentlicher Beteiligung. Wir bekennen uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen und wirken dabei auf einen fairen Interessenausgleich hin.

LA6 *In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte*



Eine Übersicht des Anteils der in Arbeitsschutzausschüssen vertretenen Mitarbeiter befindet sich unter „[LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen](#)“.

Die Beschäftigten der Fraport AG haben im Bereich der Arbeits- und Verkehrssicherheit die Möglichkeit, sich in Unternehmensprozesse einzubringen. Fraport betreibt in Frankfurt unterschiedliche, zum Teil paritätisch mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern besetzte Ausschüsse zu den Handlungsfeldern Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit.

Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) befasst sich mit den operativen Fragen des Arbeitsschutzes in der Muttergesellschaft. Zu den ständigen Mitgliedern gehören Repräsentanten der Schwerbehindertenvertretung und des Betriebsrats, der leitende Betriebsarzt, die leitende Sicherheitsfachkraft, der Personalleiter und fünf ausgewählte Sicherheitsbeauftragte aus den Unternehmensbereichen. Zu spezifischen Fachfragen im Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz werden im Einzelfall Experten von technischen Fachabteilungen und Sachkundige aus betroffenen Bereichen hinzugezogen. 2013 kam das Gremium viermal unter dem Vorsitz des Arbeitsdirektors zusammen.

2012 wurde auf Konzernebene zusätzlich der Konzern-Arbeitsschutzausschuss (K-ASA) eingeführt. Aufgabe des Gremiums ist es, konzernweite Grundsatzentscheidungen zur Vereinheitlichung im Arbeits- und Gesundheitsschutz zu treffen. So wurden beispielsweise die übergeordneten Arbeitsschutzziele 2014 für den Konzern vereinbart. Feste Mitglieder sind der leitende Sicherheitsingenieur, die leitende Betriebsärztin, die Konzernschwerbehindertenvertretung und der Konzernbetriebsrat sowie alle Geschäftsführungen der Mehrheitsbeteiligungen am Standort Frankfurt. Außerdem sind Geschäftsführungen und Betriebsratsmitglieder von Tochterunternehmen mit besonders hoher Beschäftigtenanzahl als ständige Mitglieder im Ausschuss vertreten. Im Jahr 2013 traf sich der K-ASA zwei Mal. Dabei hatte ebenfalls der Arbeitsdirektor den Vorsitz.

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

LA7 *Berufskrankheiten und Abwesenheiten*



Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden beziehungsweise reduzieren oder ausgleichen. Die Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Arbeitsunfällen erfolgt gemäß dem Deutschen Arbeitssicherheitsgesetz.

Eine Auflistung der Berufskrankheiten und Abwesenheiten befindet sich unter „[LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten](#)“.

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Gleiches gilt für Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen. Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.

LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten

Erste Priorität des Gesundheitsschutzes bei Fraport ist es, die Gesundheit aller Beschäftigten zu fördern und zu erhalten. Zu diesem Zweck bündelt das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote. Eine Übersicht der durchgeführten Maßnahmen finden Sie unter http://ir2.flife.de/data/fraport_csr/igb_html/pdf/Massnahmen_Gesundheitsmanagement.pdf.

Unsere Beschäftigten profitieren nicht nur von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen, sondern auch von kostenlosen Gripeschutzimpfungen und maßgeschneiderten Präventionsprogrammen. Sie lernen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm kennen und erhalten wertvolle Tipps, etwa zur ergonomischen Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen. Im Rahmen der Gesundheitsförderung werden aber auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen. So stehen Informationen zu einer allgemein gesundheitsorientierten Lebensweise, über Gesundheitsgefahren, beispielsweise durch HIV/Aids oder Noroviren, oder auch Programme zur Raucherentwöhnung zur Verfügung.

Die Angebote stehen den Beschäftigten der Fraport AG, jedoch nicht Familienmitgliedern und Anwohnern offen. Familienangehörige werden nur bei Auslandseinsätzen eines Mitarbeiters oder einer Mitarbeiterin im Rahmen der berufsgenossenschaftlichen Untersuchung G 35 (und angepasst H 35) im Hinblick auf den gewählten Auslandsarbeitsbeziehungsweise Wohnort mit untersucht und beraten.

Es gibt keine Arbeiterinnen und Arbeiter, die in betriebliche Tätigkeiten involviert sind, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer bestimmten Krankheit zu erkranken oder bei denen viele Krankheitsfälle auftreten. Durch Organisation, Ausstattung, arbeitssicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Untersuchungen werden alle Maßnahmen für Schutz und Prävention getroffen.

LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften

Die konsequente Verwirklichung des Unternehmensziels Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hat für die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen große Bedeutung. Vorstand, Konzernbetriebsrat und Betriebsrat der Fraport AG unterstützen und fördern präventive Strategien im Arbeits- und Gesundheitsschutz mit der gemeinsamen Zielsetzung, Nachteile für Beschäftigte sowie Kosten zu vermeiden. Sie haben sich daher verpflichtet, alle Voraussetzungen zu schaffen, damit Management sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Grundsätze im betrieblichen Alltag umsetzen und weiterentwickeln können. Nach der Prämisse „Vorbeugen ist besser als heilen“ haben der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen gemeinsam eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert (siehe „[Arbeitssicherheit](#) und [Gesundheitsschutz](#)“).

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

Siehe „[LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte](#)“.

Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Mitarbeiterkategorie kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA11 Programme für das Wissensmanagement und lebenslanges Lernen



Wir möchten unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die lebenslange, kontinuierliche Adaption der fachlichen und persönlichen Kompetenzen an ein komplexes Lebens- und Arbeitsumfeld ermöglichen. Für mehr Informationen siehe „Aus- und Weiterbildung“.



LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung



Siehe „LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung“.

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.



LA13 Zusammensetzung Beschäftigte



Siehe „LA13 Zusammensetzung Beschäftigte“.

Die Daten wurden bisher nicht nach Arbeitnehmerkategorien erfasst. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. Eine Angabe der Personen in leitenden Organen nach Geschlecht und Altersgruppen und Zugehörigkeit zu Minderheiten ist für den Konzern noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen. Eine solche Erhebung wird in Zukunft angestrebt.



LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen



Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgte im Jahr 2013 eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnehmen.



Aspekt: Menschenrechte

Managementansatz HR



Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter den Handlungsfeldern „Vielfalt und Chancengleichheit“ und „Beschaffung“ zusammengefasst (siehe „Nachhaltigkeitsprogramm“).

Policy:

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

Zentrale Risiken und Chancen/Impact Assessment:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Die Risikoabschätzung erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen, die Fraport auf das Umfeld hat (Impact Assessment) (siehe „Geschäftsbericht 2013“, S. 67ff).

Verantwortlichkeit:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Menschenrechtsaspekte trägt, sind die Mitglieder des Vorstands.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult (siehe „Governance und Compliance“).

Um den gestiegenen Compliance-Anforderungen gerecht werden zu können, hat Fraport 2012 spezielle E-Learning-Kurse entwickelt, mit deren Einführung im Februar 2013 begonnen wurde. Sie sollen die positive Fraport-Wertekultur sowie unsere Beschäftigte in ihrem korrekten Verhalten unterstützen und über die Vielfalt von Themen im Compliance-Bereich informieren.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe „Risiko- und Compliance-Managementsystem und Internes Kontrollsystem“).

Aspekt „Investitions- und Beschaffungspraktiken“:

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von §97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland. Generell gewährleistet die Fraport AG bei der Ausschreibung von Leistungen die Anwendung nationaler und internationaler Gesetze und Übereinkommen. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Seit Beginn 2013 haben wir dies um einen Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG ergänzt, dessen Einhaltung wir von unseren Zulieferern erwarten. Er basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact und ist Bestandteil aller Ausschreibungen und Verträge (siehe „Governance und Compliance“).

Aspekt „Gleichbehandlung“:

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

Aspekt „Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen“:

Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs. Im Fraport-Konzern sind rund 93 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst.

Aspekt „Kinderarbeit“:

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet.

Aspekt „Zwangs- und Pflichtarbeit“:

Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei. Fraport unterstützt hier im Rahmen der Möglichkeiten, wie zum Beispiel der Verfügungstellung von entsprechenden Videoauswertungen. Erkenntnisse über sicherheitsrelevante Sachverhalte werden in Meetings ausgetauscht, damit alle im Bereich Sicherheit tätigen Organisationen und Behörden sich gegenseitig unterstützen. Vor dem Austausch von Daten werden die jeweiligen Datenschutzbeauftragten um entsprechende Prüfung und Zustimmung gebeten.

Es existieren auf Basis von Anforderungen seitens der Behörden verschiedene Sicherheitssysteme in Abhängigkeit von Infrastruktur, Prozessen und Risiken. Als Beispiel seien kurzzeitige Ausweissperren (10 Minuten) genannt. Dieses verhindert die kurzfristige wiederholte Nutzung eines Ausweises an Türen. Wo immer möglich, werden Mitarbeiterübergänge zwischen Schengen und Non-Schengen Bereichen in unmittelbarer Nähe zu einer Grenzkontrollstelle installiert.

Darüber hinaus gibt es in der Flughafenbenutzungsordnung sowie der Ausweisordnung klare Richtlinien für alle Ausweisinhaber sowie Regelungen bei Missbrauch bis hin zum Entzug von Ausweisen / Zutrittsberechtigungen.

Aspekt „Sicherheitspraktiken“:

Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§5 LuftSiG). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafen-Betreiber (§8 LuftSiG) sowie die Fluggesellschaften (§9 LuftSiG) durchzuführen haben.

Die Luftsicherheitsmaßnahmen gemäß §5 LuftSiG liegen in der Verantwortung der Bundespolizei. Diese hat die Fraport AG, FraSec GmbH und einen weiteren Dienstleister beauftragt, die Luftsicherheitskontrollen durchzuführen. Hierzu gehören vor allem die Personen- und Handgepäckkontrollen sowie die Reisegepäckkontrollen. Der Flughafen-Betreiber selber ist im Rahmen der Eigensicherung verpflichtet, Sicherheit und Ordnung auf dem Gelände des Flughafens als Voraussetzung für ungestörte betriebliche Abläufe zu gewährleisten. Das gesamte Flughafen-Gelände muss den vorgeschriebenen Sicherheitsstandards genügen. Diese richten sich nach den Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes sowie den gültigen EU-Verordnungen und sind hinsichtlich ihrer Kritikalität in unterschiedlich zu sichernde Bereiche unterteilt. Dem Flughafen-Betreiber obliegt die Verantwortung der Durchführung von Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie den Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Flughafens (Critical Parts). Dazu gehören auch die Kontrolle sogenannter Flughafenlieferungen (Lieferungen von Gütern, die nicht an Bord eines Flugzeuges verbracht werden, in die sicherheitskontrollierten Bereiche, die nicht der Bordverpflegung dienen) und die Kontrolle zur Mitnahme verbotener Gegenstände, die zur Ausführung von Arbeiten in den Sicherheitsbereichen zwingend erforderlich sind. Mit der Durchführung der Kontrollen hat die Fraport AG die FraSec GmbH beauftragt. Die Fraport AG unterliegt bei den Eigensicherungspflichten gemäß §8 LuftSiG den Vorgaben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Aufsichtsbehörde.

Die Fraport AG hat in einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmern vom "Datenschutz", "Produktmanagement", "Video" und "Unternehmenssicherheit" unter Beteiligung des Betriebsrates das Datenschutzkonzept für den Einsatz von Videotechnik auf dem Flughafengelände überarbeitet und weiter optimiert. Das Konzept gibt klare, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer und den internen Errichter, für die Installation, Konfiguration und Nutzung aller Videodaten. Darüber hinaus wurde ein Genehmigungsprozess etabliert, der maßgeblich auf der Benennung von Videobeauftragten durch die nutzenden Bereiche basiert. In dieses Konzept wurden Anforderungen der Behörden integriert. Durch diese Maßnahmen ist weiterhin sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten vereinbar sind.

Bordkarten enthalten seit einiger Zeit 2D Barcodes, in denen personenbezogene Daten der Passagiere hinterlegt sind. Die Systeme zur Verarbeitung der Daten wurden von Fraport in Zusammenarbeit mit Kunden und dem Datenschutz so konzipiert und realisiert, dass personenbezogene Daten dem Kontrollpersonal für Kontrollzwecke lediglich angezeigt, jedoch nicht gespeichert oder anderweitig verarbeitet oder genutzt werden. Dies ist für den Betrieb des Flughafens nicht notwendig.

Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Dieses erfolgt in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems sowie zukünftig neuer Zutrittskontrollsysteme sowohl für Gates als auch alle anderen Zugänge zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen. Die Fraport AG hat zum Schutz der Daten sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Neben dem Abschluss einer Betriebsvereinbarung zur Regelung mit dem Umgang der Daten müssen sämtliche Nutzungsänderungen mit dem Datenschutzbeauftragten und dem Betriebsrat abgestimmt werden. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet, so dass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Luftsicherheitsassistenten sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter dahingehend, dass Unkonventionelles stets als gefährlich einzustufen ist. Das betrifft in erster Linie gefährliche Gegenstände, die nicht in den Sicherheitsbereich bzw. an Bord eines Luftfahrzeugs gelangen dürfen. Unkonventionell bedeutet aber auch, die Behörden zu informieren, wenn beispielsweise ein Passagier mehrere verschiedene Pässe mit sich führen sollte. Ein solches Auffinden betrifft nur die Kontrolle der Person und / oder des Handgepäcks. Bei der mehrstufigen Reisegepäckkontrolle ist ein solches Auffinden über die Auswertung des Röntgenbildes eher als Zufallsfund einzustufen, da hier nur das Spreng-Gesetz, das Kriegswaffenkontroll-Gesetz und IATA-Vorlagen maßgeblich sind.

Aspekt „Rechte der Ureinwohner“:

Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte

von Ureinwohnern betreffen (siehe [HR 9 „Verletzungen der Rechte von Ureinwohnern“](#)).

Prüfungen:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport-Konzern, sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe „[Governance und Compliance](#)“).

Nachbesserungen:

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden (siehe „[HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte](#)“). Aus diesem Grund mussten keine Nachbesserungen erfolgen.

HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln



Im Berichtszeitraum wurden keine erheblichen Investitionsvereinbarungen zum Abschluss gebracht, durch die Fraport Anteile an einer anderen Organisation erworben hat oder durch die ein Investitionsprojekt initiiert wurde, das wesentlich für die Bilanz war.

Generell wird bei der Ausschreibung von Leistungen gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden



Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit wesentlichen Zulieferern und Auftragnehmern aufgrund von Menschenrechtsaspekten abgelehnt oder kamen nur unter Aufnahme zusätzlicher Rahmenbedingungen zustande.

Anders als ein produzierendes Unternehmen hat die Fraport AG eine heterogene Bedarfsstruktur. Die Bedarfe der Fraport AG reichen von Architektenleistungen über die Erstellung kompletter Gebäude bis hin zu deren Instandsetzung, vom Büromaterial über Rechenzentrumsleistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Fraport stellt bei der Ausschreibung von einzelnen Leistungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten



Ziel des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) ist es, Benachteiligungen von Beschäftigten aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen. Die Führungskräfte der Ebenen 1-4 und die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden daher regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Auszubildende sowie Trainees sollen ebenfalls umfassend über das AGG informiert werden (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

Eine quantitative Aussage zu den Stunden, die insgesamt für Schulungsmaßnahmen zu Richtlinien und Verfahrensweisen zu Menschenrechtsaspekten aufgewendet wurden, sowie zum Prozentsatz der geschulten Mitarbeiter, ist zurzeit noch nicht möglich.

HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen



Im Berichtszeitraum erfolgten keine Klagen mit Bezug auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG).

HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass die freie Ausübung der Rechte der Mitarbeiter auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gefährdet sind.

Entsprechend der Fraport eigenen Grundwerte Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz, Loyalität und Fairness haben wir den Anspruch sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsvoll zu wirtschaften. Über unsere Verhaltenskodizes verpflichten wir sowohl unsere eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf diese Standards (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Kinderarbeit besteht.

Der Fraport-Konzern setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. An allen Konzernstandorten hat sich Fraport zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zu Grunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt. Bestehende Vorgaben und Regelwerke wurden nach Möglichkeit angegliedert.

HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Zwangsarbeit besteht.

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und hat sich der Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich dran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zu Grunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den

Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt. Bestehende Vorgaben und Regelwerke wurden nach Möglichkeit angegliedert.

HR8 Schulung des Sicherheitspersonals



Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals erfolgt gemäß behördlicher und interner Vorgaben und beinhaltet auch die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit Personen und Eigentum. Die Schulungsanforderungen gelten sowohl für das Sicherheitspersonal der Fraport AG als auch das der Tochtergesellschaft Fraport Security Services (FraSec) GmbH.

HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern



Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen.

HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren



Eine Angabe der Gesamtzahl der Beteiligungen des Fraport-Konzerns, sortiert nach Ländern, ist hier zu finden (siehe ["Profil"](#)).

Im Berichtszeitraum war keine der Beteiligungen Gegenstand einer Bewertung und/oder Folgenabschätzung hinsichtlich Menschenrechten.

HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte



Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

Aspekt: Gesellschaft

Managementansatz SO



Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Schallschutz", "Luftqualität", "Compliance/Governance" und "Wertschöpfung und Engagement in der Region" zusammengefasst. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

Policy:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz, siehe hierzu Kapitel ["Schallschutz"](#).

Verantwortlichkeit:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Gesellschaftsaspekte trägt, sind die Mitglieder des Vorstands.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Ein wesentliches Handlungsfeld für Fraport ist der Schallschutz. Um mit den Bürgern in der Region in Dialog zu treten, setzte die Fraport AG 2011 und 2012 ein „Info-Mobil“ ein, welches im Umland des Flughafens unterwegs war. Fraport-

Mitarbeiter agierten als Botschafter und nahmen an den Einsätzen in der Region teil. Im Vorfeld der Einsätze fanden Schulungen statt, welche unter anderem die Themen Lärm, Flugrouten und Schallschutz bedienen.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz. Für mehr Informationen zum Fluglärmmonitoring siehe „[Monitoring und Transparenz](#)“.

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe „[Geschäftsbericht 2013](#)“, S. 67ff).

Aspekt „Gemeinwesen“:

Mehr als 58 Millionen Fluggäste pro Jahr und 20.744 Beschäftigte – in Frankfurt betreibt die Fraport AG mit dem Flughafen Frankfurt ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz und trägt damit maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in Deutschland und der Rhein-Main-Region bei. Mit rund 78.000 Beschäftigten* ist der Flughafen Frankfurt Deutschlands größte Arbeitsstätte, und schafft Beschäftigungsimpulse für viele Tausend weitere Arbeitsplätze in der Region. Zugleich belastet Fluglärm die Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen. Beide Aspekte, die positiven wie die belastenden, begründen unsere große gesellschaftliche Verantwortung (für mehr Informationen siehe „[Freiwilliges Engagement](#)“ und „[Schallschutz](#)“).

* Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Aspekt „Korruption“:

Fraport hat seit nunmehr zehn Jahren eine auf Prävention aufbauende wertebasierte Compliance implementiert. Der anfängliche Schwerpunkt lag hierbei auf die dem Flughafenausbau geschuldete Fokussierung auf Anti-Korruption.

Durch die sehr viel breiter angelegte Weiterentwicklung zu einem umfassenden Compliance und Risikomanagement System wurde in 2012 zunächst organisatorisch eine neue Struktur entwickelt. Inhaltliche Schwerpunkte in 2013 waren die Ausrollung des neuen Verhaltenskodexes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Entwicklung und Implementierung von drei E-Learning Modulen.

Der vorbeugende Charakter des bestehenden Compliance, Werte- und Risikomanagement Ansatzes hat vor allem den Zweck, die Compliance Kultur unseres Unternehmens zu stärken.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung bzw. Aufdeckung von Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte Hinweisgebersystem. 2009 hat Fraport in der Muttergesellschaft das elektronische Hinweisgebersystem BKMS® (siehe <https://www.bkms-system.net/bkwebanon/report/clientinfo?cin=6fra1&language=ger>) eingeführt. Fraport-Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden können rund um die Uhr vertrauliche Hinweise zu Unregelmäßigkeiten über eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben. Weltweit können so zu jeder Zeit Informationen zu Korruption, Wirtschaftskriminalität und Verletzungen der Verhaltensstandards vertraulich gemeldet werden. Das sogenannte Whistleblower-System wurde seit 2009 auch bei unserer Konzerntöchtern Fraport Twin Star Airport Management AD, 2010 an unserem Standort Antalya und 2011 in Lima eingeführt.

Darüber hinaus hat Fraport eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau beauftragt, die ebenfalls Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegennimmt. Seit 2003 steht darüber hinaus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Frankfurt eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Weitere Informationen zu den Hinweisgebersystemen finden Sie unter

<http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/hinweisgebersysteme.html>.

Aspekt „Politik“:

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe „[Unsere Stakeholder](#)“ und „[Stakeholder-Engagement Fraport AG](#)“).

Siehe auch [SO5 „Politische Positionen und Lobbying“](#).

Aspekt „Wettbewerbswidriges Verhalten“:

„Nachhaltigkeit sichern“ ist eines der fünf Kernelemente der Agenda 2015 (siehe „[Nachhaltigkeitsmanagement](#)“). Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation. Verbindlich sind auch die Fraport-eigenen Grundsätze sowie interne Richtlinien, wie die Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten und der Fraport-Corporate-Governance-Codex (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/konzern/corporate-compliance/corporate-governance->

kodex/jcr:content.file/2013-12-17-fracport-kodex.pdf).

Für mehr Informationen siehe „Governance und Compliance“.

Aspekt „Compliance“:

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex und wird regelmäßig entsprechend den Empfehlungen und Anregungen der Regierungskommission überprüft und weiterentwickelt, zuletzt am 27. September 2010. Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand der Fraport AG gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab und veröffentlicht sie im Geschäftsbericht. Daneben enthält der Geschäftsbericht auch den detaillierten Corporate Governance Bericht des Unternehmens und den Bericht des Aufsichtsrats mit weiteren Aussagen zur Corporate Governance (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>).

SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen



Als wesentlicher Geschäftsstandort gilt der Flughafen Frankfurt. Der Flughafen Frankfurt ist ein herausragender Wirtschafts- und Standortfaktor für das Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus: Er ist Unternehmensmagnet und Ausbildungszentrum sowie mit mehr als 78.000 Beschäftigten* die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen – insgesamt über 500 – haben sich im Umfeld des Flughafens niedergelassen. Diese wiederum ziehen zahlreiche Dienstleister an, die für weitere Beschäftigung sorgen. Den 35 Millionen Konsumenten, die im Umkreis von 200 Kilometern um den Flughafen wohnen, bieten wir Reisemöglichkeiten zu über 250 Zielen auf der ganzen Welt (für mehr Informationen siehe „Wertschöpfung“).

Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und zur sozialen Stabilität an ihren Standorten. 2013 haben wir an unsere Beschäftigten rund 947 Millionen Euro an Löhnen und Gehältern gezahlt sowie zirka 115 Millionen Euro direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,561 Milliarden Euro. Rund 73 Prozent (520 Millionen) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flughafen-Betreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen (siehe „Wertschöpfung“).

An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für Zehntausende von Arbeitsplätzen, der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2013 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe „Schallschutz“).

Auch an allen anderen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung leisten wir einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, siehe „Standorte weltweit“. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 100%.

Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (siehe Kapitel „Unsere Stakeholder“ und „Stakeholder-Engagement Fraport AG“).

*Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften



Flughäfen tragen mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und erstklassigen Verkehrsanbindungen maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei. Allerdings entstehen durch die Geschäftstätigkeiten auch Belastungen, die auf die lokalen Gemeinschaften negative Auswirkungen haben (siehe „Wertschöpfung“). Dabei ist ein wesentlicher Aspekt der Schallschutz (siehe „Schallschutz“).

SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen



An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für Zehntausende von Arbeitsplätzen, der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2013 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe „Schallschutz“).

AO8 Personen, die vom Flughafen-Betreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen



Im Berichtszeitraum wurden in Lima Anwohner des Flughafens – offiziell und unter anderem unter Aufsicht der Weltbank – durch die Regierung umgesiedelt.

Eine Angabe zur Anzahl der freiwillig und unfreiwillig umgesiedelten Personen sowie die geleisteten Ausgleichszahlungen ist derzeit nicht möglich.

SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen



Die Interne Revision prüft auf der Grundlage eines vom Vorstand verabschiedeten Prüfungsplans alle wesentlichen Geschäftseinheiten der Muttergesellschaft, Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften. Im Mittelpunkt der Prüfungen standen dabei auch Ordnungsmäßigkeitsprüfungen, die Aspekte der Prüfung auf Korruptionsrisiken mit einschließen. Die Prüfungsschwerpunkte werden auf der Basis eines standardisierten, risikoorientierten Planansatzes für die Jahresprogrammplanung entwickelt und der Anteil an Ordnungsmäßigkeitsprüfungen kann dadurch etwa zwischen 15 und 25 Prüfungen im Geschäftsjahr variieren.

SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Beschäftigten



In 2013 wurden erstmals flächendeckend Themen der wertebasierten Compliance durch E-Learning geschult. Gemäß Schulungskonzept haben verschiedene Führungsebenen und Funktionsgruppen eine Schulungsverpflichtung. Dies wurde unterstützt durch eine entsprechende Zielvereinbarung.

Bis Ende 2013 haben 2.800 Personen jeweils drei E-Learning Kurse absolviert. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 87%. Thematisch ausgerollt wurden der Basiskurs zur wertebasierten Compliance, der neue Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ein Modul zur Vertrauenskultur, das sich mit den Hinweisgebersystemen beschäftigt. Darüber hinaus wurden 12 interne Präsenzs Schulungen zur wertebasierten Compliance durchgeführt.

Für 2014 sind zwei weitere verpflichtende E-Learning Kurse zu Antikorruption geplant. Darüber hinaus Präsenzs Schulungen zum Kartellrecht und zur Insiderregelung.

Die Top-Führungskräfte und die Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften wurden in 2013 persönlich über den neuen Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter informiert.

SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen



2013 wurden bei der Fraport Muttergesellschaft und in den Fraport Beteiligungen sieben Korruptionsvorwürfe gemeldet und untersucht. In einem Fall hat sich der Vorwurf bestätigt und es wurde eine entsprechende Personalmaßnahme durchgeführt. Drei Sachverhaltsklärungen sind noch nicht abgeschlossen. In allen anderen drei

Fällen konnte nach der Klärung des Sachverhalts der Korruptionsvorwurf nicht bestätigt werden.

S05 Politische Positionen und Lobbying



Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe „Unsere Stakeholder“ und „Stakeholder-Engagement Fraport AG“).

Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (vgl. <http://www.adv.aero/>), Airports Council International (vgl. <http://www.airports.org>) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus auch Mitglied des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) (vgl. <http://www.bdl.aero/>). BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Für Fraport hat die Verbandsarbeit einen hohen Stellenwert. Verbandsarbeit fördert Austausch und Kooperation mit anderen Flughäfen zu aktuellen verkehrspolitischen und branchenspezifischen Themen. Bei der ADV steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Fokus, bei ACI EUROPE bzw. ACI WORLD der Europäische bzw. Internationale Luftverkehr. In Europa ist besonders der Austausch zwischen den Hubflughäfen wichtig, da hier gemeinsame Positionen, Strategien und Lösungsansätze abgestimmt werden können. Verbandsarbeit wird zu diversen Themen auf Fachbereichsebene (z.B. Umweltpolitik, Sicherheitsthemen, Passagierrechte, Infrastrukturentwicklung, Single European Sky, usw.) praktiziert. Auch der Fraport-Vorstand ist aktiv in den Führungsgremien der Verbände tätig.

S06 Zuwendungen an Parteien und Politiker



Das Unternehmen leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.

S07 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten



Im Jahr 2013 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.

S08 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften



Fraport wurden 2013 keine wesentlichen Bußgelder aufgrund Verstoßes gegen Rechtsvorschriften auferlegt.

Aspekt: Produktverantwortung

Managementansatz PR



Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern „Sicherheit im Luftverkehr“ und „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ zusammengefasst (siehe „Nachhaltigkeitsprogramm“).

Policy:

Bei allen Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsplänen haben wir die Verantwortung für unser Produkt im Blick. Die Verpflichtung unseren Kunden, der Gesellschaft und der Umwelt gegenüber endet nicht damit, dass wir ein neues Terminal erstellen, eine neue Landebahn gebaut haben oder der Passagier am Gate ins Flugzeug steigt. Unsere Qualitätsmanagement- und Kontrollsysteme, das Sicherheitsmanagement und viele unserer Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, dass Airlines, Passagiere, Mieter oder Besucher am Ende des Tages auf einen angenehmen,

reibungslosen Aufenthalt am Airport Frankfurt zurückblicken können. Mit dem Projekt "Great to have you here!" verfolgt die Fraport das Ziel, den Flughafen Frankfurt vor allem für Umsteigepassagiere noch attraktiver zu gestalten und allen Passagieren ein angenehmes Reiseerlebnis zu verschaffen (für mehr Informationen siehe „Kunden“)

Verantwortlichkeit:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für die Produktverantwortung trägt, sind die Mitglieder des Vorstands.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Um auf Notfälle vorbereitet zu sein, werden am Flughafen Frankfurt regelmäßig verschiedene Notfallübungen durchgeführt, beispielsweise

- Planübungen
 - Übungen zur Brandbekämpfung und Personenrettung
 - Übungen zur Benachrichtigung von Angehörigen, betroffenen Airlines, Medien und Öffentlichkeit
 - Übungen zur psycho-sozialen Erstbetreuung von unverletzten Überlebenden, ihren Angehörigen und den Helfern.
- Neben kleineren Übungen, wie zum Beispiel der Evakuierung von Personen aus der Skyline, wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben und der internationalen Richtlinien der ICAO am Flughafen Frankfurt auch alle zwei Jahre eine Vollübung durchgeführt, in der komplexe Notfälle geübt werden. In erster Linie wird dabei das effektive Zusammenwirken von internen und externen Einsatzkräften überprüft. Als Grundlage für Planung und Koordination dieser Übungen dient die Fraport-Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT). Die Übungsszenarien werden so realitätsnah wie möglich geplant und durchgeführt, um alle Parameter des Alarmplans zu überprüfen – die Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkehrungen, aber auch die Qualifikationen des Einsatz- und Hilfspersonals.

Spezielle Aus- und Weiterbildungen erfolgen für die Beschäftigten in der Notfallinformationszentrale und in Special Assistance Teams (SAT) (vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html>).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 58 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen siehe „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“.

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe „Geschäftsbericht 2013“, S. 67ff).

Aspekt „Kundengesundheit und -sicherheit“:

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit höchste Priorität (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“). Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe „Sicherheit im Luftverkehr“).

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der Schallschutz (siehe „Schallschutz“). Wir stellen uns unserer Verantwortung und beziehen alle in diesem Spannungsfeld wirksamen Faktoren bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. So ist es unser erklärtes Ziel, durch Maßnahmen im Rahmen des aktiven Schallschutzes die im Genehmigungsverfahren für den Flughafen-Ausbau prognostizierten Lärmwerte zu unterschreiten. Beim Aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise auf dem Ausbreitungsweg reduziert. Im passiven Schallschutz, der auf eine Reduzierung am Immissionsort zielt, engagieren wir uns über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus bei der Finanzierung baulicher Schallschutzmaßnahmen.

Um das Vogelschlagrisiko am Flughafen Frankfurt und an den Konzernflughäfen zu verhindern, existiert ein Vogelschlagmanagement. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des potentiellen Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine Bird Control wird ganztagig auf dem Flughafen sichergestellt. Die Bird Control wurde am Flughafen Frankfurt um das Betriebsgelände der Landebahn Nordwest weiter ausgedehnt und gilt für das Flughafengelände und das Flughafenumfeld.

Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevante Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die

Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge mind. 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld, um keine Bodenbrüter anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen.

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

Aspekt „Kennzeichnung von Produkte und Dienstleistungen“:

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, Qualität der Dienstleistungen sowie Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement in einem Managementsystemverbund zusammengeführt. Ziel der Managementsysteme der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu sichern beziehungsweise zu verbessern (für mehr Informationen siehe „[Risiko- und Compliance-Managementsystem und Internes Kontrollsystem](#)“).

Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/kompetenzen/business-services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen/richtlinien/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung/jcr:content.file/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung.pdf>). Desweiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (vgl. http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (vgl. <http://www.icao.int/>). Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§ 8–9).

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 58 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit siehe „[Produktqualität und Kundenzufriedenheit](#)“.

Aspekt „Werbung“:

Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.

Aspekt „Schutz der Kundendaten“:

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind vor allem auch die Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein Integriertes Managementsystem eingeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele (Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit) unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen. Im Bereich Flughafen-Management gehört die Fraport AG zu den Ersten, deren Integriertes Managementsystem TÜV-zertifiziert wurde. Dieses Zertifikat bestätigt die Qualität unserer Dienstleistungen sowie die Verlässlichkeit und Kundenorientierung unseres Unternehmens (vgl. <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Aspekt „Compliance“:

Das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln fassen wir unter dem Begriff Compliance zusammen. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte Wertemanagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System. Die Weiterentwicklung des Compliance Management Systems orientiert sich am neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente macht. Zur weitergehenden Verzahnung der Teilsysteme Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem verfolgen wir einen integrativen, risikoorientierten Lösungsansatz in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk COSO II. Dazu haben wir 2012 ein unterstützendes IT-Tool eingeführt. Organisatorisch wird

die Vernetzung der einzelnen Teilsysteme durch die Gremien Risikomanagementausschuss und Compliance Board gewährleistet. Letzteres erarbeitet einheitliche Vorgaben und befasst sich mit konkreten Compliance-Vorfällen. Es berichtet an den Vorstand, der zudem regelmäßig eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzern-Risiken erhält. Auf dieser Grundlage informiert der Vorstand den Aufsichtsrat.

Der Zentralbereich Compliance, Werte- und Risikomanagement (CWR) ist seit Oktober 2012 zuständig für Entwicklung, Aufbau, Berichterstattung und Organisation des Regelbetriebs des Compliance Management Systems der Fraport AG. Er berichtet in regelmäßigen Abständen über den Vorstandsvorsitzenden an den Vorstand und den Aufsichtsrat zu Fragen der Compliance einschließlich Informationen aus den Hinweisgebersystemen und über vom CWR bearbeitete Compliance Verstöße. Schwerpunkt im Jahr 2013 war die stärkere Vernetzung dezentral aufgestellter Compliance Beauftragter innerhalb der verschiedenen Fraport Bereiche und Mehrheitsbeteiligungen. Die Compliance Relevanz Analyse wird kontinuierlich weitergeführt.

Das Compliance Board unterstützt die Leitung CWR bei der Ausgestaltung, dem Betrieb und der Weiterentwicklung des CMS. Es ist das zentrale Gremium zur Vernetzung fachbereichs- und schnittstellenbezogener Themen und beschäftigt sich mit der Behandlung wesentlicher Compliance Verstöße.

Aspekt „Business continuity und Notfallmanagement“:

Die Fraport AG hält derzeit bereits ein über alle Abteilungen übergreifendes Notfallmanagement-System vor, das ausgehend von der Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT) installiert wurde und wendet dies bei allen Störungslagen an. Dabei wird jede einzelne Störung und deren Abarbeitung dokumentiert. Im vergangenen Jahr stand hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere das Thema Winterdienst auf dem Programm. Hierbei wurden auch der Krisenstab in unserer Notfallzentrale (ERIC – Emergency Responce and Information Center) aktiviert. Gestrandete Passagiere wurden über das vorgehaltene BAT-Team (Basic Assistance Team) betreut. Es handelt sich dabei um freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG, die sich als psychosoziale Ersthelfer und als Care-Team betätigen.

Das Notfall- und Krisenmanagement besteht aus folgenden Elementen (vgl.

http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html#_kompetenzen_aviation-services_sicherheitsleistungen_content_anchor_headline_0):

- Notfallplanung
- Krisenvorsorge
- Emergency Response and Information Center (ERIC)
- Notfallinformationszentrale (NIZ)
- Special Assistance Team (SAT)
- Basic Assistance Team (BAT), Notfallübungen
- Notfallübungen
- Flughafenfeuerwehr
- Flughafensicherheit
- Sicherheitsleitstelle
- Medizinische Dienste

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Zu den Ereignissen, welche die Service-Qualität am Flughafen beeinträchtigen können, gehört beispielsweise ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystems (INFOplus) oder des Zugangssystem MACS. Im Managementsystemhandbuch der Fraport AG sind für jeden Ausfall Verfahrensanweisungen festgeschrieben, die zur Bewältigung dienen. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Verfahrensanweisungen ist der Personaleinsatz.

Aspekt „Servicesqualität“:

Die Service-Qualität wird durch folgende Instrumente erhoben:

1. Fraport-Passagierbefragung (siehe „**Produktqualität und Kundenzufriedenheit**“)

- Jeden Monat werden mehr als 2.400 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Frankfurter Flughafen insgesamt sowie mit einzelnen Kriterien (z.B. Wartezeit an der Sicherheitskontrolle oder Freundlichkeit der Mitarbeiter an den Info-Schaltern) befragt. Die Erhebung findet in den Gates statt und ist mit der Dauerfluggastbefragung „Fraport-Monitor“ verknüpft.
- Analyse: Ausgewertet werden für die Globalzufriedenheit und die einzelnen Aspekte jeweils die Anteile der Passagiere, die (auf einer Schulnoten-Skala mit sechs Ausprägungen) eine der beiden besten Bewertungs-Optionen gewählt haben (sogenannte „Top-Box“). Beispiel: Die nach dieser Methode berechnete Globalzufriedenheit betrug im Jahr 2013 insgesamt 80 Prozent, das heißt 80 von 100 Befragten haben das Item „Wie zufrieden waren Sie alles in allem mit dem Flughafen Frankfurt?“ mit Note 1 oder 2 bewertet.

2. ASQ (Airport Service Quality) Survey

- ASQ ist eine vom internationalen Flughafenverband ACI initiierte Passagier-Zufriedenheitsstudie, an der rund 200 Flughäfen weltweit teilnehmen. Auch hier haben die Fluggäste die Möglichkeit, bei einer Abfrage im Gate-Bereich ihre Zufriedenheit mit dem Flughafen insgesamt („Overall Satisfaction with the Airport“) sowie mit speziellen Leistungen am Airport anzugeben. Die Erhebung erfolgt per Fragebogen.
- Analyse: Verfolgt wird zum einen die Entwicklung der eigenen Befragungswerte über die Zeit und zum anderen die jeweilige Position Frankfurts in Relation zu Vergleichsflughäfen.

Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen und regelmäßigen Austausch.

Aspekt „Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen“:

Die FraCareServices GmbH ist ein Tochterunternehmen der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Die FraCareServices GmbH bietet ihren Betreuungsservice mobilitätseingeschränkten und behinderten Personen nach Bestimmung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006. Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit speziell ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vgl. <http://www.fracareservices.com/>).

PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus



Für den Luftverkehr hat die Sicherheit die höchste Priorität. Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe „Safety“).

PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards



Für 2013 wurden keine Fälle ermittelt.

AO9 Wildunfälle



Siehe „AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 1.000 Flugbewegungen“.

PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte



Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung (für weitere Informationen vgl.

<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/kompetenzen/business-services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen/richtlinien/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung/jcr:content.file/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung.pdf>). Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (für weitere Informationen vgl. http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (für weitere Informationen vgl. <http://www.icao.int/>). Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§§ 8–9).

Siehe auch „Managementansatz PR“ und „Sicherheit im Luftverkehr“.

Fraport ist ein Dienstleistungsunternehmen, die Aspekte sind daher für uns von nachgelagerter Relevanz.

PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten



Für 2013 wurden keine Fälle ermittelt.

PR5 Kundenzufriedenheit



Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen, dem „Airport Service Quality Index“ (ASQ), einer Initiative des Airport Council International (ACI), ergänzt werden.

Siehe auch „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“.

Fraport verfügt des Weiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per Facebook, Twitter, E-Mail, Telefon, Brief, persönlich, über unsere Feedback-Terminals oder über die FRA Airport App, stehen wir den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, jede Beschwerde innerhalb von fünf Tagen abschließend zu beantworten. Im Jahr 2013 sind Beschwerden mit 4.171 Beschwerdepunkten eingegangen. Das sind etwa 100 Beschwerdepunkte mehr als im Vorjahr. Der Anstieg an Kundenrückmeldungen insgesamt ist auf die Ausweitung der Feedbackkanäle wie der Flughafen App und die Erfassung von Feedbacks über die Social Media Kanäle Facebook und Twitter zurückzuführen. Die Beschwerden werden in die zuständigen Bereiche weitergeleitet und geben Anregung für Verbesserungen. Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.

PR6 Standards in Bezug auf Werbung



Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.

Fraport verkauft keine Produkte, deren Verkauf in bestimmten Märkten verboten ist.

PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften



Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung von Werbungsvorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben.

PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten



Fraport hat 2013 keine begründeten Beschwerden ermittelt.

Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.



Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > UN Global Compact Index



UN Global Compact Index

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zur deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Der vorliegende Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung. Die Links unter den einzelnen Prinzipien verweisen auf die Textstellen, an denen wir im Bericht 2013 „Nachhaltig verbinden“ sowie in weiteren Konzernpublikationen über unser Engagement zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compacts Auskunft geben.



WE SUPPORT

Hier finden Sie nähere Informationen zum UN Global Compact.

Prinzip 1: Unterstützung und Respektierung der internationalen Menschenrechte



- HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- HR8 Schulung des Sicherheitspersonals
- HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern
- HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren
- HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte
- SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen
- SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokale Gemeinschaft
- SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahme

Prinzip 2: Keine Beteiligung des Unternehmens an Menschenrechtsverletzungen



- HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden

Prinzip 3: Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlung



- HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen
- LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen
- LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen

Prinzip 4: Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit



- HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit

Prinzip 5: Abschaffung der Kinderarbeit



- HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit

Prinzip 6: Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung



- EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn
- EC7 Standortbezogene Personalauswahl
- HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen
- LA1 Gesamtbelegschaft
- LA2 Mitarbeiterfluktuation
- LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte
- LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung
- LA13 Zusammensetzung Beschäftigte
- LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männer und Frauen
- LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit

Prinzip 7: Unterstützung eines vorsorgenden Ansatzes im Umgang mit Umweltproblemen



- EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels
- EN1 Eingesetzte Materialien
- EN3 Direkter Energieverbrauch
- EN8 Gesamtwasserentnahme
- EN16 Treibhausgasemissionen
- EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe
- EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen
- EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und –investitionen

Prinzip 8: Ergreifen von Initiativen für ein größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt



- EN1 Eingesetzte Materialien
- EN2 Recycling-Material
- EN3 Direkter Energieverbrauch
- EN4 Indirekter Energieverbrauch
- EN5 Energieeinsparungen
- EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz
- EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs
- EN8 Gesamtwasserentnahme
- EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs
- EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser
- EN11 Grundstücke in oder an der Grenze zu Schutzgebieten

- ➔ EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität
- ➔ EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume
- ➔ EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität
- ➔ EN15 Gefährdete Arten
- ➔ EN16 Treibhausgasemissionen
- ➔ EN17 Andere Treibhausgasemissionen
- ➔ EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
- ➔ EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe
- ➔ EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen
- ➔ EN21 Abwassereinleitung
- ➔ EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode
- ➔ EN23 Wesentliche Freisetzungen
- ➔ EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention
- ➔ EN25 Auswirkungen von Wassereinleitungen auf die Biodiversität
- ➔ EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- ➔ EN27 Verpackungsmaterial
- ➔ EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen
- ➔ EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr
- ➔ EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und –investitionen

Prinzip 9: Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien +

- ➔ EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz
- ➔ EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs
- ➔ EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
- ➔ EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- ➔ EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und –investitionen

Prinzip 10: Eintreten gegen alle Arten der Korruption einschließlich Erpressung und Bestechung +

- ➔ SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen
- ➔ SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Beschäftigten
- ➔ SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen
- ➔ SO5 Politische Positionen und Lobbying

Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften



Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften

Fraport ist in den wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes vertreten, Mitglied in diversen gesellschaftlich relevanten Initiativen und bekommt für die nachhaltige Unternehmensführung zahlreiche Auszeichnungen.

Airport Carbon Accreditation



ACI Europe Certificate

Im September 2009 erhielt die Fraport AG als erste Flughafen-Betreiberin die Akkreditierung im Rahmen der „Airport Carbon Accreditation“. Es ist ein Konzept zur Darstellung und zum Management der Klimagasemissionen europäischer Flughäfen. Es wurde im Auftrag des Flughafen-Verbands ACI Europe im Jahr 2008 entwickelt. Anfang 2012 erhielt die Fraport AG das Level 3 („Optimization“). Anfang 2013 wurde das Level 3 bestätigt. Der

Flughafen Antalya wurde 2010 für das Level 1 akkreditiert. 2011 erreichte er mit den im sogenannten Carbon Management Plan beschriebenen Maßnahmen Level 2 und im Jahr 2012 und 2013 mit seinem Stakeholderengagement und der Ausweitung der Aktivitäten auf Scope 3 des Greenhouse Gas Protocol ebenfalls das Level 3.

Audit berufundfamilie



Schirmherrschaft: Bundesfamilienministerium und Bundeswirtschaftsministerium

Das Audit berufundfamilie ist ein strategisches Managementinstrument, das Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber darin unterstützt, Unternehmensziele und Interessen der Beschäftigten in eine tragfähige, wirtschaftlich attraktive Balance zu bringen. Es wird von den führenden deutschen Wirtschaftsverbänden BDA, BDI, DIHK und ZDH empfohlen und steht unter der Schirmherrschaft der Bundesfamilienministerin und des Bundeswirtschaftsministers.

Die berufundfamilie GmbH bietet das audit seit 1999 an, seither hat es sich bereits zu dem Gütesiegel für

Familienbewusstsein in der deutschen Wirtschaft entwickelt. Das audit zeigt: Familienbewusste Personalpolitik rechnet sich, weil sie mehr einspart, als sie kostet.

In großen und kleinen Unternehmen, bei Produzenten und Dienstleistern, in öffentlichen Einrichtungen und in Non-Profit-Organisationen. Überall dort ermöglicht das audit, maßgeschneiderte, praktische Lösungen zu entwickeln, von denen Management und Mitarbeiter gleichermaßen profitieren.

Die Fraport AG hat sich erstmals im Jahr 2007 dem Verfahren gestellt und wurde als familienfreundliches Unternehmen zertifiziert. Im Jahr 2008 wurde der Fraport AG sogar die Auszeichnung als familienfreundlichstes Großunternehmen Deutschlands zuteil.

2013 wurde der Fraport AG erneut das Zertifikat für gute Erfolge bei den Aktivitäten zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie verliehen. Das von der Hertie-Stiftung verliehene Zertifikat basiert auf einer Zielvereinbarung zwischen der berufundfamilie GmbH und uns. Das Zertifikat hat eine Gültigkeit von drei Jahren.

Best on-time Performace Preis



Im Juni 2012 wurden unsere Bodenverkehrsdienste (BVD) und unsere Frankfurt Passenger Services GmbH (FPS) mit dem „Best on-time Performance Preis“ von Condor ausgezeichnet. Kriterium für die Vergabe des Preises ist die Abflugpünktlichkeit unter Berücksichtigung aller weltweiten Langstreckenziele.

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)



Im Jahr 2009 hat Fraport die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkäuferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den

Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

Business Destinations Travel Awards 2013



Das Reisemagazin Business Destinations hat den Flughafen Frankfurt als Europas besten Airport für Geschäftsreisende ausgezeichnet. Besonders gelobt wurden von der Jury das große Angebot an weltweiten Verbindungen zu Top-Business-Regionen und der hohe Grad an Serviceleistungen für Passagiere. Gerade Geschäftsreisende schätzen schnelle und effiziente Umsteigeprozesse und die Möglichkeit, den Flughafen als Konferenz- und Meetingmöglichkeit zu nutzen.

Die Auszeichnung belegt einmal mehr den guten Ruf des größten deutschen Luftverkehrsdrehkreuzes als effizienter und serviceorientierter Flughafen und spiegelt den Erfolg des Serviceprogramms „Great to have you here!“ wider.

Business Traveller Award Poland 2013



Im Jahr 2013 wurde dem Flughafen Frankfurt vom Magazin Business Traveller Poland der Titel „Best Airport in Europe“ verliehen. Grundlage für die Auszeichnung bildete eine Befragung polnischer Geschäftsreisender und Travel Manager, bezüglich ihrer Reiseerfahrungen mit verschiedenen Dienstleistern und deren Services.

Diese Auszeichnung belegt, dass sich die zahlreichen Investitionen in Services wie kostenloses W-Lan, Wartezonen mit Lounge-Atmosphäre oder

Charta der Vielfalt



Schirmherrschaft: Bundeskanzlerin Angela Merkel

charta der vielfalt



Fraport hat 2007 die Charta der Vielfalt unterzeichnet. Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik.

Die Initiative will die Anerkennung, Wertschätzung und Einbeziehung von Vielfalt in der Unternehmenskultur voranbringen.

Charta zur Vereinbarkeit von Beruf und Pflege in Hessen

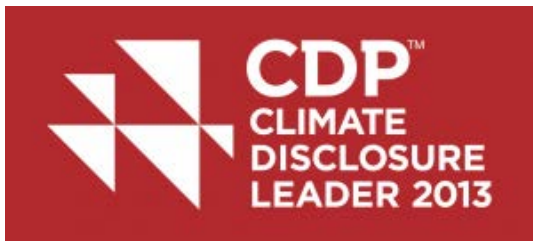


Charta zur Vereinbarkeit von
Beruf und Pflege in Hessen

Fraport hat 2013 die Charta zur Vereinbarkeit von Beruf und Pflege in Hessen unterzeichnet. Die Beschäftigungssituation in Deutschland ist vom demografischen Wandel geprägt. Immer mehr Menschen müssen sich neben dem Beruf um die Pflege von Angehörigen kümmern. Unterzeichner dieser Charta verfolgen das Ziel, ihre Beschäftigten bei der Übernahme der Verantwortung für pflegebedürftige

Angehörige zu unterstützen.

Climate Disclosure Leadership Index



Fraport beteiligt sich seit 2006 am [Carbon Disclosure Project](#) (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, die Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting analysiert. Fraport wurde im Jahr 2010 zum ersten Mal in den damals 30 Unternehmen umfassenden Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen. Seitdem wurde die Mitgliedschaft unseres Unternehmens jährlich

bestätigt. 2013 wurde der Index in Climate Disclosure Leadership Index (CDLI DACH) umbenannt und setzte sich aus 36 Unternehmen der Schweiz, Österreich und Deutschland (DAX, MDAX, ATX, SMI) zusammen. Gegenüber dem Vorjahr verbesserte sich Fraport um acht Punkte auf 89 von 100. Die Deutsche Post AG und die Fraport AG sind die einzigen Unternehmen aus dem Sektor Transportation, die in diesem Index gelistet sind.

Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V.



Nachhaltiges Gebäude
DGNB Zertifikat in Gold

Die neue Unternehmenszentrale der Fraport AG wurde nach den Standards der [Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen](#) (DGNB) errichtet und ist im Oktober 2013 mit dem Zertifikat in Gold ausgezeichnet worden. Das im Frühjahr 2013 fertiggestellte Gebäude am Tor 3 des Frankfurter Flughafens erfüllt die anspruchsvollen Qualitätskriterien der

„Goldklasse“. Das Zertifikat wird verliehen, wenn mindestens 80 Prozent der Kriterien erfüllt werden, die das komplexe System vorgibt.

Deutscher Förderpreis Jugend in Arbeit



Deutscher Förderpreis
Jugend in Arbeit

Der Wettbewerb "Deutscher Förderpreis Jugend in Arbeit" will innovative und wirksame Konzepte zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit junger erwerbsfähiger Hilfebedürftiger unter 25 Jahren auszeichnen und bekannt machen. Er wird gemeinsam vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und der Bundesagentur für Arbeit ausgelobt und von einer Vielzahl gesellschaftlicher Akteure – namentlich der kommunalen Spitzenverbände und der Initiative TeamArbeit für Deutschland – unterstützt. Mit dem

laufenden Projekt "Jugend Mobil", das die Fraport AG bereits im Jahr 1999 startete, bekamen bisher mehr als 200 Jugendliche eine berufliche Perspektive im Unternehmen. 80 Prozent der Ausgebildeten sind noch heute bei der Fraport AG beschäftigt.

Für das Ausbildungsprogramm, bei dem die Teilnehmer eine Reihe von Qualifizierungsmaßnahmen durchlaufen und eine Flughafenarbeiterprüfung ablegen, wurde die Fraport AG mit dem Deutschen Förderpreis "Jugend in Arbeit" in der Kategorie Unternehmen in Hessen ausgezeichnet.

Dow Jones Sustainability Indices



MEMBER OF

Dow Jones Sustainability Indices

In Collaboration with RobecoSAM

Die **Dow Jones Sustainability Indices** (DJSI) sind eine Familie von Aktienindizes, die neben ökonomischen auch ökologische und gesellschaftliche Kriterien bei der Bewertung von Unternehmen berücksichtigen. Der Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) zeigt die in Bezug auf ihre Nachhaltigkeitsleistung jeweils

branchenbesten zehn Prozent aus den 2.500 weltgrößten Unternehmen des S&P Global Broad Market Index sowie Dow Jones Global Total Stock Market Index. Die Fraport AG ist seit 2007 in diesem Index gelistet. 2013 wurde Fraport auch wieder in den DJSI Europe aufgenommen, in dem das Unternehmen zuletzt 2009 gelistet war. Der DJSI Europe zeigt die jeweils branchenbesten 20 Prozent aus den 600 größten europäischen Unternehmen des S&P Global Broad Market Index.

eCarTec



munich expo Veranstaltungen GmbH

Für ihr Konzept „e-Fuhrpark 2015+“ wurde die Fraport AG 2009 mit dem eCarTec-Award ausgezeichnet. Der Preis wurde im Rahmen der internationalen Messe für Elektromobilität eCarTec 2009 in München in der Kategorie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte“ erstmalig verliehen. Damit wurden das Zukunftskonzept der Fraport AG im Bereich Elektromobilität und

auch das bisherige Engagement honoriert, innovative Fahrzeugtechnik unter den besonderen Bedingungen am Flughafen zu testen und im Regelbetrieb einzusetzen.

EMAS



Europäische Union/Industrie- und Handelskammer

Das Umweltmanagementsystem der Fraport AG wurde 1999 entsprechend den Anforderungen der europäischen EMAS-Verordnung zum Umweltmanagement und der Umweltbetriebsprüfung für den Standort Frankfurt eingerichtet (Verordnung, EG, Nr. 761/2001). 2011 hat Fraport die Revalidierung nach **EMAS** (Eco-Management and Audit Scheme) sowie

2012 und 2013 die Überwachungsaudits erfolgreich bestanden.

Seit 2002 wird die Fraport AG außerdem nach der international geltenden Norm **ISO 14001** zertifiziert. Am Standort Frankfurt sind die umweltrelevanten Konzerngesellschaften Energy Air GmbH, N*ICE Aircraft Services & Support GmbH und Fraport Cargo Services GmbH nach EMAS/ISO 14001, außerhalb Frankfurts die Konzernflughäfen Lima und Antalya (Terminalbetrieb) nach ISO 14001 zertifiziert.

Erfolgsfaktor Familie



Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Die Fraport AG wurde am 29. Mai 2008 bei der Preisverleihung des Unternehmenswettbewerbs „Erfolgsfaktor Familie 2008“ als Gesamtsieger in der Kategorie „Großunternehmen“ in Berlin ausgezeichnet. Die Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Ursula von der Leyen, zeichnete Fraport für eine vorbildliche familienorientierte

Firmenpolitik aus.

„Die Gewinner sind Trendsetter einer modernen Personalpolitik und setzen Maßstäbe für die gesamte deutsche Wirtschaft“, betonte von der Leyen. „Mit dem Wettbewerb machen wir ihre Erfolgsgeschichten öffentlich und schaffen Leitbilder, an denen sich andere Unternehmen in Deutschland orientieren sollen.“

Ethibel EXCELLENCE Investment Register



Fraport wurde im Dezember 2013 in das „Ethibel EXCELLENCE Investment Register“ aufgenommen. Durch die Aufnahme in das vom [Forum ETHIBEL](#) geführte Register wird das branchenweit überdurchschnittliche Engagement der Fraport AG im Bereich Corporate Social Responsibility (CSR) gewürdigt.

Fair Company



Initiative des Job- und Wirtschaftsmagazins „Karriere“

Seit über 8 Jahren besitzt Fraport das Gütesiegel „Fair Company“. Das Magazin vergibt das Gütesiegel an Unternehmen, die sich gegen die Ausbeutung der sogenannten Generation Praktikum aussprechen und auch danach handeln. Verstößt ein Unternehmen gegen (eine der) fünf definierte Regeln, verliert es das Gütesiegel.

FTSE4Good



Der [FTSE4Good](#) ist ein von der Financial Times und der London Stock Exchange (FTSE) halbjährlich publizierter Index. Dieser Index enthält Unternehmen, die auf den Feldern Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz Überdurchschnittliches leisten und darüber hinaus eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Ansätze nachweisen können. Die Fraport AG ist seit 2006 im FTSE4Good gelistet.

ISAGO



International Air Transport Association (IATA)

Die Fraport AG wurde 2013 zum 2. Mal mit dem [ISAGO-Zertifikat](#) der International Air Transport Association (IATA)



ausgezeichnet. Das ISAGO-Zertifikat – IATA Safety Audit for Ground Operations – setzt erstmalig weltweit einheitliche Sicherheits- und Qualitätsstandards für Bodenverkehrsdienstleistungen fest und ist ein international anerkanntes System, mit dem Ground Service-Anbieter bewertet werden. Ziel von ISAGO ist, die Sicherheit am Boden zu verbessern, das Unfall- und Verletzungsrisiko zu reduzieren und einen hohen Qualitätsstandard zu sichern.

ISO 9001/ISO 14001/OHSAS 18001



International Organization for Standardization/TÜV NORD CERT GmbH

Die Fraport AG verfügt über eine Verbundzertifizierung nach ISO 9001, die das Stammhaus, 16 Tochterunternehmen und Beteiligungen sowie vertraglich verbundene Unternehmen umfasst. 2013 fand die Rezertifizierung des Zertifizierungsverbundes statt. Das durchgeführte Rezertifizierungsaudit 2013 (Zertifizierungsperiode 2013-2015) ist

erfolgreich verlaufen.

Das Qualitätsmanagementsystem der Fraport AG wurde 1994 nach den Bestimmungen der internationalen Norm ISO 9001 eingerichtet und 1997 erstmals zertifiziert. Seit 2000 wurde der Zertifizierungsverbund kontinuierlich aufgebaut. Einzelne Konzernunternehmen sind zusätzlich nach [ISO 14001](#) (Umwelt) und [OHSAS 18001](#) (Arbeitsschutz) durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.

Leuchtturm Elektromobilität



Mit der Verleihung der Auszeichnung „Prädikat Leuchtturm der Elektromobilität“ im Jahr 2013 ehrt die Bundesregierung die Bemühungen der Fraport AG und ihrer Partner um mehr Nachhaltigkeit und weniger Emissionen am Flughafen Frankfurt. Bereits in den letzten Jahren wurden Schritt für Schritt Fahrzeuge mit konventionellem Dieselantrieb gegen solche mit Elektroantrieb ausgetauscht. Das bedeutet: weniger Abgase, weniger CO₂, saubererer Luftverkehr. Die Bundesregierung hat diese Initiative als Leuchtturmprojekt ausgezeichnet. Diese Auszeichnung ist als Gütesiegel für

herausragende Innovationen zu verstehen, die einen bedeutenden Beitrag zum technologischen Fortschritt im Bereich der Elektromobilität leisten.

Der Frankfurter Flughafen ist bei der Einführung von Elektromobilität führend unter den deutschen Flughäfen. Alle Aktivitäten, die zu mehr Elektromobilität am Airport beitragen, werden künftig unter dem Dach E-PORT AN zusammengefasst. Partner des Projekts sind das Land Hessen, die Lufthansa AG, die Fraport AG und die Modellregion Rhein-Main.

Mehr Informationen unter www.e-port-an.de.

Modellregion Elektromobilität



Um CO₂-Emissionen zu vermeiden, testet Fraport am Flughafen Frankfurt alternative Mobilitätskonzepte auf ihre Praxistauglichkeit. Ein Projekt befasst sich mit Elektroantrieben und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt. Bis zum Jahr 2015 werden bis zu 40 Elektrofahrzeuge im Flughafen-Betrieb erprobt, darunter Spezialfahrzeuge für die Flugzeugabfertigung sowie Kleinbusse und PKW. Die Rhein-Main-Region wird durch das BMVBS im Rahmen des Bundesprogramms »Elektromobilität in Modellregionen« gefördert. Koordiniert werden die Modellregionen Elektromobilität von der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

Außerdem ist Fraport Mitglied der hessischen [Allianz Elektromobilität](#).



Move Europe-Partner Excellence



Aufgrund unseres besonderen Engagements im betrieblichen Gesundheitsmanagement haben wir 2012 vom Bundesverband der Betriebskrankenkassen das Zertifikat „Move Europe-Partner Excellence“ erhalten.

Der Bundesverband der Betriebskrankenkassen lobt jährlich den „Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit“ aus. Die Auszeichnung erhalten Unternehmen und Organisationen mit einem vorbildlichen Gesundheitsmanagement, die ihre Aktivitäten nicht nur auf die individuellen Verhaltensweisen ausrichten, sondern auch Maßnahmen zur Optimierung der betrieblichen Rahmenbedingungen erfolgreich umsetzen und das betriebliche Gesundheitsmanagement als Bestandteil der Unternehmensstrategie betrachten.

[Weitere Informationen zum Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit](#)

oekom research



2013 wurde die Fraport AG erneut von der Ratingagentur **oekom research** mit dem „Prime Status“ ausgezeichnet. Den Prime Status erhalten Unternehmen, die im Rahmen des oekom Corporate Ratings „Social and Environmental Performance“ zu den führenden Unternehmen ihrer Branche zählen und die branchenspezifischen Mindestanforderungen erfüllen.

Online Umfrage „Praktikantenspiegel 2014“



Praktikantenspiegel

Anfang Dezember 2013 wurde die Fraport AG als „Star-Unternehmen“ ausgezeichnet. Der Praktikantenspiegel ermittelt die Arbeitgeberattraktivität einzelner Unternehmen und bietet einen Überblick über die Aspekte Arbeitgeberqualität und Markenimage.

Die Arbeitgeberqualität basiert auf den Erfahrungen der Praktikanten mit den Unternehmen. Das Markenimage hingegen bildet die externe Markenwahrnehmung eines Unternehmens ab.

Die ausschließliche Befragung von Praktikanten ermöglicht eine authentische und aussagekräftige Sicht auf die

bewerteten Unternehmen.

Die Studie wird seit 2010 als jährliche Onlinebefragung bei mehr als 7.000 Praktikanten durchgeführt. Initiatoren sind CLEVIS, ein führender Anbieter von HR Dienstleistungen im deutschsprachigen Raum und die Jobbörse

ABSOLVENTA. Laut Studie wird das positive Markenimage eines Stars durch die tatsächlich erlebte hohe Qualität als Arbeitgeber bestätigt.

RobecoSAM Sustainability Yearbook



ROBECOSAM
Sustainability Award
Bronze Class 2013

Das von **RobecoSAM** und KPMG veröffentlichte Jahrbuch gilt als eine der weltweit aufschlussreichsten und umfassendsten Veröffentlichungen zu Nachhaltigkeitstrends und der Nachhaltigkeits-Performance ausgewählter Unternehmen. Aus den 3.000 größten Unternehmen (basierend auf dem Dow Jones Global Total Stock Market Index) werden die besten 15 % jeder Branche in das Jahrbuch aufgenommen. Unter diesen werden nur die nachhaltigsten Unternehmen mit dem RobecoSAM Gold, Silver oder Bronze

Award ausgezeichnet. Die Fraport AG wurde 2008 erstmals in das Yearbook aufgenommen und erreichte darin 2013 die Auszeichnung „RobecoSAM Bronze Class“. 2014 wurde die Mitgliedschaft im Sustainability Yearbook erneut bestätigt. Fraport ist im Sektor Transportation and Transportation Infrastructure vertreten.

Service-Champion Award



„Service Champions“, Deutschlands größtes Gütesiegel für Kundenzufriedenheit, basiert auf fast einer Million Kundenbewertungen zu mehr als 1.000 Unternehmen aus rund 100 Branchen. Das Ranking wird gemeinsam vom Marktforschungsunternehmen ServiceValue, der Goethe-Universität in Frankfurt und der Tageszeitung „Die Welt“ erstellt.

Nach einer aktuellen Studie zählt Deutschlands größter Airport nun zu den „Service-Champions“ und hat diese Auszeichnung in Gold erhalten. Nach Einschätzung der Fluggäste rangiert Frankfurt unter den deutschen Flughäfen mit mehr als neun Millionen Fluggästen pro Jahr damit beim Serviceerlebnis auf Platz 2. Fraport hat 2011 das Serviceprogramm „Great to have you here!“ mit vielen Verbesserungen ins Leben gerufen, die das Abfliegen und Umsteigen am Frankfurt Airport schneller und komfortabler machen.

Skytrax – World's Most Improved Airport



Das in der internationalen Luftfahrtbranche bekannte Marktforschungsinstitut Skytrax hat den Flughafen Frankfurt als „World's Most Improved Airport“ ausgezeichnet und damit den Erfolg unseres Serviceprogramms „Great to have you here!“ bestätigt. Als unabhängiges Institut befragt Skytrax jedes Jahr weltweit mehr als zwölf Millionen Passagiere aus über 160 Ländern zur Servicequalität von fast 400 Flughäfen. Die World Airport Awards werden in verschiedenen Kategorien

verliehen und stellen eine aussagekräftige Bewertung der Servicequalität der wichtigsten internationalen Drehkreuze dar.

STOXX Global ESG Leaders Index



2013 wurde die Fraport AG erneut in den **STOXX** Global ESG Leaders Index aufgenommen. Für die Auswahl wird jedes Unternehmen, das im STOXX Global 1800 Index gelistet ist, auf die Kriterien Umwelt, gesellschaftliche Verantwortung und Unternehmensführung untersucht. Hierzu arbeitet der Indexanbieter STOXX zusammen mit der Ratingagentur Sustainalytics, die spezialisiert ist auf die Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen.

Trainee Siegel





Das Traineeprogramm der Fraport AG wurde 2011 mit dem „Gütesiegel zertifizierte Traineeprogramme 2011“ von der Absolventa GmbH ausgezeichnet. Die Fraport AG gehört damit zu den Unternehmen, die nachweislich karrierefördernde und faire Traineeprogramme anbieten. Absolventa ist eine Jobbörse für junge Akademiker, die neben Stellenangeboten auch einen Karriere-Helfer anbietet.

Transparency International Deutsches Chapter e.V.



Seit 2002 ist Fraport Mitglied im Transparency International Deutsches Chapter e.V.

Trendence Top-Arbeitgeber



Trendence ist Europas führendes Forschungsinstitut im Bereich Employer Branding, Personalmarketing und Recruiting. Mehr als 530.000 Schüler, Studierende und Young Professionals nehmen jedes Jahr weltweit an Befragungen zu Karriereplänen und Wunscharbeitgebern teil.

Wir gehören bereits seit mehreren Jahren zu den Toparbeitgebern in Deutschland und Europa. Im Ranking 2013 der 100 Top-Arbeitgeber Deutschlands erzielten wir die

folgenden Ränge: Business Edition Platz 37, Engineering Edition Platz 32, IT-Edition Platz 52.

Im Europaweiten Top-Employer Ranking 2012 gelangen wir unter die Top 500.

Im Bereich Business Edition erreichten wir den Rang 214 und im Bereich Engineering/ IT Edition den Rang 231. Bei der durchgeführten Studie „Trendence Schülerbarometer“ 2012/2013 haben wir auf der Rangliste der 100 beliebtesten Arbeitgeber deutscher Schüler den Platz 51 erreicht.

Im Bereich der Young Professional liegen wir 2013 auf Rang 86.

Unfallkasse Hessen



Die Unfallkasse Hessen (UKH) hat 2013/2014 zum vierten Mal in einem Festakt Förder- und Anerkennungspreise an Mitgliedsunternehmen, die vorbildliche und nachhaltige Maßnahmen im Arbeitsschutz und in der betrieblichen Gesundheitsförderung realisiert haben, überreicht. Die UKH honoriert positive, praxisnahe und innovative Ansätze betrieblicher Prävention mit einem alle zwei Jahre vergebenen Förderpreis. Für die kontinuierliche Entwicklung ihrer Präventionsmaßnahmen und

Sicherheitsstandards, wurden die Fraport AG als einer der Preisträger geehrt. Insbesondere das im Bereich des Gesundheitsmanagements im Sinne der DGUV-Kampagne „Denk an mich Dein Rücken“ eingeführte „Fitness Mobil“ wurde mit einem Preisgeld von 2.000 Euro prämiert.

UN Global Compact, OECD, ILO



Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen

– verpflichtet.

Universum Student Survey



Die Fraport AG gehört in den von Universum jährlich durchgeführten Studentenbefragungen bereits seit mehreren Jahren zu den Top 100 Arbeitgebern Deutschlands.

Universum befragt an mehr als 1.500 Hochschulen weltweit qualifizierte Nachwuchskräfte zu Karrierevorstellungen und Arbeitgeberpräferenzen und bietet damit ein wertvolles Informationsinstrument für Absolventen und

Young Professionals. Allein in Deutschland nehmen mehr als 20.000 Studierende an der jährlichen Befragung teil, die in vier Kategorien untergliedert ist: Business, Engineering, IT und Natural Sciences.

In der aktuellen Befragung konnte sich die Fraport AG in den Kategorien IT und Engineering verbessern und belegt jeweils folgende Platzierung: Kategorie IT: Platz 75, Kategorie Engineering: Platz 37, Kategorie Business: Platz 41, Kategorie Natural Sciences: Platz 55.

[Hier](#) finden Sie alle Auszeichnungen zwischen 2012-2000.

Sie befinden sich hier: Grundlagen der Berichterstattung

Grundlagen der Berichterstattung

Mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2013 informieren wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit über die Aktivitäten, Fortschritte und Ziele im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des Fraport-Konzerns. Den inzwischen zehnten Bericht veröffentlichen wir zum zweiten Mal als Onlinebericht. Ergänzt wird er durch eine [Broschüre](#), in der in kurzer Form eine Auswahl unseres Nachhaltigkeitsengagements dargestellt ist.

Berichtsinhalte und Stakeholder



Die Auswahl der Berichtsinhalte basiert auf dem regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen und auf unserem Nachhaltigkeitsprogramm. Im Jahr 2010 führten wir erstmals eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. In diesem Zusammenhang haben wir die für Fraport bedeutsamen Handlungsfelder definiert und diese in einer [Wesentlichkeitsmatrix](#) ihrer Relevanz für die Stakeholder und das Unternehmen entsprechend positioniert. 2013 haben wir dieses Instrument zum zweiten Mal aktualisiert und dabei gleichzeitig die Handlungsfelder überprüft und angepasst. Fraport hat sich im Rahmen seines [Nachhaltigkeitsprogramms](#) für alle Handlungsfelder der Wesentlichkeitsmatrix Ziele gesetzt und Maßnahmen zur Zielerreichung definiert. Der vorliegende Bericht beschreibt deren Wirksamkeit.

Ausrichtung der Berichterstattung



Unser Nachhaltigkeitsbericht 2013 entspricht den Richtlinien der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) in der Version G 3.1. Auch das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement wurde berücksichtigt. Die Erfüllung der GRI-Indikatoren wird im [GRI-Index](#) abgebildet. Der Bericht erfüllt mit dem „[Application Level A+](#)“ den höchstmöglichen Anwendungsgrad des GRI-Leitfadens.

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des [UN Global Compact](#), entwickelt und implementiert Maßnahmen zu deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Der vorliegende Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung.

Publikationsrhythmus und Berichtsperiode



Unser Nachhaltigkeitsbericht erscheint jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Redaktionsschluss für den vorliegenden Bericht 2013 war der 31. März 2014. Der vorangegangene Bericht wurde am 15. Mai 2013 veröffentlicht.

Berichtsabgrenzung



Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen

- sämtliche Aktivitäten, Produkte und Leistungen,
- alle Gesellschaften, die wir gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Regeln zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konsolidierungskreis einbezogen haben beziehungsweise jene, die in diesem Rahmen wesentliche Umweltwirkungen haben (vgl. Ausführungen zu Datenerhebung).

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

Als mit Abstand größter Fraport-Standort bildet Frankfurt den Schwerpunkt unserer Berichterstattung.

Zukunftsgerichtete Aussagen



Soweit der vorliegende Bericht zukunftsbezogene Aussagen trifft, basieren sie auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen Unwägbarkeiten sowie anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Fraport liegen. Dies kann dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den im Bericht gemachten Prognosen und Erklärungen abweichen.

Datenerhebung



Die Finanzkennzahlen in diesem Bericht korrespondieren mit den Angaben im [Geschäftsbericht 2013](#). Die Fraport AG hat ihren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 nach den Verlautbarungen des [International Accounting Standards Board \(IASB\)](#) aufgestellt.

Die Finanz-, Personal- und Umweltkennzahlen werden auf Konzernebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt und unterliegen derselben Berechnungsmethode. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet.

Der Konsolidierungskreis der Konzernpersonalkennzahlen entspricht dem für die Finanzdaten. Dementsprechend berücksichtigen wir die Fraport-Muttergesellschaft und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig; Minderheitsbeteiligungen fließen nicht in die Ermittlung der Konzernpersonaldaten ein. Die Konzerndaten für den Umweltbereich weisen die Fraport-Muttergesellschaft, die Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt (2009 bis 2012: N*ICE und FCS; ab 2013: N*ICE, FCS, GCS, ACS) sowie die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2009 bis 2013: Varna, Burgas, Lima, Antalya) aus. Der hiervon abweichende Konsolidierungskreis der Jahre 2009 bis 2012 wurde nicht rückwirkend angepasst.

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

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

Redaktionelle Anmerkungen



Wenn wir die Muttergesellschaft der Fraport AG mit ihrem Sitz am Flughafen Frankfurt meinen, machen wir dies entsprechend kenntlich. Den Begriff Fraport verwenden wir synonym zu den Bezeichnungen Fraport AG und Fraport-Konzern.



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **Fraport AG** ihren Bericht „Nachhaltig verbinden - Bericht 2013“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene A+ erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

Amsterdam, 27. März 2014

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ásthildur Hjaltadóttir".

Ásthildur Hjaltadóttir
Director Dienstleistungen
Global Reporting Initiative



Das "+" wurde dieser Anwendungsebene hinzugefügt, weil Fraport AG für Teile des Berichts/ den Bericht eine externe Bestätigung eingeholt hat. GRI akzeptiert dabei die Beurteilung des Berichterstatters selbst bezüglich der Auswahl seines Assurance-Anbieters und des Umfangs des Untersuchungsgegenstandes der externen Bestätigung.

Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. www.globalreporting.org

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 19. März 2014. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

Sie befinden sich hier: [Impressum](#)

Impressum

Alle auf dieser Microsite enthaltenen Angaben erfolgen nach bestem Wissen und beruhen auf Informationen aus Quellen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung für aktuell und korrekt gehalten werden. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Die hier veröffentlichten Informationen unterliegen dem Copyright der Fraport AG. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist mit Ausnahme der gekennzeichneten Artikel ohne die schriftliche Genehmigung der Fraport AG ausgeschlossen.

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Vorstand:

Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender)

Anke Giesen

Michael Müller

Peter Schmitz

Dr. Matthias Zieschang

Sitz der Gesellschaft:

Frankfurt am Main

Amtsgericht Frankfurt am Main

HRB 7042

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:

DE 114150623

Tel.: +49 69 690-0

E-Mail: info@fraport.de

Kontakt

Nicole Scheer

Leiterin Nachhaltigkeit

Telefon: +49 69 690-20429

Telefax: +49 69 690-49520429

E-Mail: n.scheer@fraport.de

Allgemeine Fragen zur Nachhaltigkeit:

E-Mail: nachhaltigkeitsmanagement@fraport.de

Fachliche Beratung, Konzept, Gestaltung und Umsetzung

Stakeholder Reporting GmbH, Hamburg

Fotografie

Airbus S.A.S. 2012

Olaf Becker, becker lacour GbR, Frankfurt am Main

Sabine Eder, Fraport AG

Andreas Meinhardt, Fraport AG

Stefan Rebscher, Fraport AG

Frank Seifert

Fotoarchiv, Fraport AG

Shutterstock

© 2014 Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

