

Inhalt

03 **Über diesen Bericht**

04 **Kennzahlen**

04 Finanzen

08 Umwelt

17 Personal

25 **GRI Content Index**

78 **UN Global Compact Index**

Über diesen Bericht

Die Informationen und Kennzahlen in diesem Bericht umfassen alle Aktivitäten, Produkte und Leistungen des Konzerns sowie alle Gesellschaften, die wir gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konsolidierungskreis einbezogen haben, beziehungsweise jene, die in diesem Rahmen wesentliche Umweltwirkungen haben.

Die Finanz-, Personal- und Umweltkennzahlen werden auf Konzern-Ebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt und unterliegen derselben Berechnungsmethode. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet. Sämtliche Daten und Informationen wurden von den jeweils zuständigen Fachbereichen/konsolidierten Konzern-Gesellschaften erhoben.

Der Fraport-Konzern zählt mit dem Flughafen Frankfurt und seinem internationalen Beteiligungs-Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreiber-Gesellschaften. Das Spektrum des Konzerns umfasst sämtliche Leistungen des Flug- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

Wichtigster Umsatz- und Ergebnistreiber des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt. Mit einem Anteil von über 80 Prozent der Umsatzerlöse und über 63 Prozent am Konzern-Ergebnis war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – auch in 2015 der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns. Über 90 Prozent der Beschäftigten waren 2015 in Deutschland/am Standort Frankfurt beschäftigt.

Unsere Berichte „GRI-Bericht 2015“ sowie „[2015 Kompakt – Gute Reise! Wir sorgen dafür](#)“ erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

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.

Kennzahlen

Finanzen

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

G4-EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Umsatz und Ergebnis

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern¹⁾				
Umsatzerlöse	Mio €	2.375,7	2.394,6	2.598,9
Gesamtleistung	Mio €	2.441,1	2.466,0	2.679,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Mio €	732,9	790,1	848,8
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	Mio €	438,6	482,8	520,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	Mio €	331,5	374,7	433,8
Konzern-Ergebnis	Mio €	235,7	251,8	297,0

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards können sich Abweichungen zu den in Vorjahren berichteten Werten ergeben.

Kennzahlen zur Wirtschaftlichkeit (Auswahl)

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Return on Fraport Assets (ROFRA)	%	8,7	9,2	9,4
Netto-Finanzschulden zum 31.12.	Mio €	2.870,6	3.012,8	2.774,3
Free-Cash-Flow	Mio €	34,3	246,8	393,6

Weitere Kennzahlen finden Sie im [Geschäftsbericht 2015](#), S. 200 und 201.

Wertschöpfungsrechnung

	Einheit	2013 angepasst	2014 angepasst	2015
Konzern^{1, 2)}				
Wertschöpfung (erwirtschafteter Wert)		2.409,4	2.455,3	2.737,8
Verteilter wirtschaftlicher Wert				
Zugekaufte Leistungen				
Materialaufwand	Mio €	-595,2	-533,3	-610,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand ³⁾	Mio €	-184,1	-172,2	-193,2
Investitionen	Mio €	-437,0	-291,2	-295,3
Unternehmensleistungen				
Fremdkapitalgeber	Mio €	1.193,1	1.471,3	1.638,9
Staat	Mio €	-149,8	-148,7	-131,3
Mitarbeiter	Mio €	-78,6	-86,0	-77,2
Mitarbeiter	Mio €	-928,9	-970,4	-1.026,7
Anteilseigner	Mio €	-121,8	-123,1	-131,1
Zurückbehaltener wirtschaftlicher Wert	Mio €	-86,0	130,4	272,6

¹⁾ Die Wertschöpfungsrechnung wurde 2015 erstmals auf Basis der Kapitalflussrechnung erstellt. Die Vorjahreswerte 2013 und 2014 wurden entsprechend angepasst.

²⁾ Die Darstellung erfolgt nicht getrennt nach Ländern, Regionen oder bestimmten Märkten, da keine separate Gewinn- und Verlust- sowie Kapitalflussrechnung nach Maßgabe der Konzern-Rechnungslegung veröffentlicht wird.

³⁾ Inklusive Spenden und Sponsoring.

G4-EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	Mio €	135,5	143,6	150,1
Aufwendungen für Altersvorsorge ¹⁾	Mio €	42,4	43,4	43,8

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards können sich Abweichungen zu den in Vorjahren berichteten Werten ergeben.

G4-EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Erhaltene Subventionen	Mio €	0	0	0

Aspekt: Marktpräsenz

AO1 Passagiere

	Einheit	2013 angepasst	2014	2015
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt ¹⁻⁴⁾				
Passagiere (insgesamt) ⁵⁾	Mio	18,71	19,87	22,31
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	9,30	9,89	11,09
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	9,36	9,93	11,14
Passagiere Inland	Mio	8,09	8,64	9,64
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	4,01	4,30	4,79
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	4,08	4,35	4,85
Passagiere Ausland	Mio	10,56	11,18	12,59
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	5,29	5,60	6,30
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	5,28	5,58	6,30
Lokalpassagiere	Mio	18,65	19,82	22,23
Umsteigepassagiere ⁶⁾	in % der Lokalpassagiere	6,5	6,8	7,1
Transitpassagiere	Mio	0,06	0,05	0,08
Flughafen Frankfurt ⁴⁾				
Passagiere (insgesamt) ²⁾	Mio	58,04	59,57	61,04
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	29,05	29,86	30,61
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	28,85	29,57	30,30
Passagiere Inland	Mio	6,58	6,72	6,91
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	3,31	3,38	3,50
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	3,27	3,34	3,42
Passagiere Ausland	Mio	51,32	52,72	54,00
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	25,74	26,49	27,11
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	25,58	26,23	26,89
Lokalpassagiere	Mio	57,90	59,43	60,91
Umsteigepassagiere ³⁾	in % der Lokalpassagiere	54,5	55,1	58,7
Transitpassagiere	Mio	0,14	0,14	0,13

¹⁾ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Ljubljana) dargestellt. Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards ist Antalya ab 2014 nicht mehr in der Darstellung enthalten (Zahlen 2013 angepasst).

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 Anzahl an Umsteigepassagieren ist daher nicht möglich.

⁴⁾ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

⁵⁾ Wert 2013 nachträglich um Antalya bereinigt. Wert 2014 beinhaltet Ljubljana akquisitionsbedingt nur anteilig (Q4). Wert 2015 um Umsteige- und Transitpassagiere erweitert. Vorjahreswerte 2013 und 2014 angepasst.

⁶⁾ Ohne die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas, weil die Gesellschaft die Umsteigepassagiere nicht gesondert ausweist.

AO2 Flugbewegungen

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt ¹⁾				
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	183.086	193.224	229.511
Tag (an + ab)	Anzahl Bewegungen	118.175	126.269	190.125
Nacht (an + ab)	Anzahl Bewegungen	64.911	66.955	39.386
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	165.652	173.639	200.458
Inland	Anzahl Bewegungen	84.901	84.293	93.861
Ausland	Anzahl Bewegungen	80.751	89.346	106.597
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	4.017	4.316	6.470
Inland	Anzahl Bewegungen	1.659	1.120	939
Ausland	Anzahl Bewegungen	2.358	3.196	5.531
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	7.710	10.015	16.837
Inland	Anzahl Bewegungen	3.767	5.216	9.125
Ausland	Anzahl Bewegungen	3.943	4.799	7.712
State Aviation flights	Anzahl Bewegungen	5.717	5.276	5.808
Inland	Anzahl Bewegungen	5.649	5.218	5.752
Ausland	Anzahl Bewegungen	68	58	56
Flughafen Frankfurt				
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	472.692	469.026	468.153
Tag (an + ab) ²⁾	Anzahl Bewegungen	440.343	437.779	437.140
Nacht (an + ab) ²⁾	Anzahl Bewegungen	704	835	715
Flugbewegungen (05:00–05:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	13.260	12.274	12.039
Flugbewegungen (22:00–22:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	18.385	18.138	18.259
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	440.341	437.335	435.217
Inland	Anzahl Bewegungen	67.519	65.648	64.970
Ausland	Anzahl Bewegungen	372.822	371.687	370.247
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	21.262	20.970	21.618
Inland	Anzahl Bewegungen	1.290	1.373	1.422
Ausland	Anzahl Bewegungen	19.972	19.597	20.196
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen ³⁾	Anzahl Bewegungen	11.089	10.721	11.318
Inland	Anzahl Bewegungen	3.938	3.704	4.049
Ausland	Anzahl Bewegungen	7.151	7.017	7.269

¹⁾ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Ljubljana) dargestellt. Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards ist Antalya ab 2014 nicht mehr in der Darstellung enthalten (Vorjahreszahlen 2013 angepasst).

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

³⁾ Diese Angaben beinhalten State Aviation Flights.

AO3 Cargo-Volumen

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt^{1, 2, 4)}				
Cargo-Volumen ³⁾	Mio t	0,30	0,31	0,32
Ankommendes Cargo-Volumen	Mio t	0,09	0,10	0,10
Cargo-Flüge	Mio t	0,03	0,04	0,04
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	0,06	0,06	0,06
Abfliegendes Cargo-Volumen	Mio t	0,21	0,21	0,22
Cargo-Flüge	Mio t	0,09	0,10	0,11
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	0,11	0,11	0,10
Flughafen Frankfurt^{2, 4)}				
Cargo-Volumen (an + ab + Transit)	Mio t	2,13	2,16	2,11
Luftfracht (an + ab + Transit)	Mio t	2,05	2,08	2,03
Luftpost (an + ab + Transit)	Mio t	0,08	0,08	0,08
Ankommendes Cargo-Volumen (an)	Mio t	0,96	1,02	0,99
Cargo-Flüge (an)	Mio t	0,58	0,62	0,61
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (an)	Mio t	0,38	0,40	0,38
Abfliegendes Cargo-Volumen (ab)	Mio t	1,13	1,11	1,09
Cargo-Flüge (ab)	Mio t	0,66	0,65	0,65
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (ab)	Mio t	0,47	0,46	0,44

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

Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards ist Antalya ab 2014 nicht mehr in der Darstellung enthalten (Vorjahreszahlen 2013 angepasst).

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

³⁾ Eine Unterteilung des Cargo-Volumens nach Luftfracht und Luftpost war bei den Konzern-Flughäfen nicht möglich.

⁴⁾ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

Aspekt: Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

G4-EC8 Gesellschaftliches Engagement

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesellschaftliches Engagement	Mio €	7,4	6,4	6,6
Sponsoring	Mio €	4,1	3,9	4,1
Umweltfonds	Mio €	1,9	1,1	1,2
Spenden	Mio €	1,4	1,4	1,3

Umwelt

Der Konsolidierungskreis der Konzern-Umweltkennzahlen umfasst 2013 bis 2015 die Fraport-Muttergesellschaft und die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen. Diese sind: Fraport Cargo Services GmbH (FCS), Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. (GCS), Airport Cater Service GmbH (ACS) sowie die Konzernflughäfen Varna, Burgas, Lima und Ljubljana (ab 4. Quartal 2014). Die FCS ist bis zum 31. Oktober 2015 vollkonsolidiert, danach ein Gemeinschaftsunternehmen, wird aber zur Vergleichbarkeit bis 31.12.2015 als vollkonsolidiertes Unternehmen dargestellt.

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

Rundungsbedingte Differenzen möglich.

Aspekt: Energie

G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb der Organisation

(1/2)

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Gesamtenergieverbrauch (Scope 1 und 2)	TJ	3.279,3	2.997,9	3.112,0
Eingekaufte direkte Energieträger (Scope 1)	TJ	547,3	517,8	543,1
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>>99	>>99	>>99
Erdgas	TJ	13,4	12,6	20,0
Flüssiggas (LPG)	TJ	8,9	11,5	11,0
Flüssiggas (LNG) ²⁾	TJ	0,0	0,0	0,0
Biogas	TJ	0,0	0,0	0,0
Heizöl	TJ	98,1	84,3	97,4
Heizöl	Mio Liter	2,717	2,334	2,699
Diesel ¹⁾	TJ	397,7	376,6	377,3
Diesel ¹⁾	Mio Liter	11,171	10,578	10,600
Benzin ¹⁾	TJ	26,7	30,6	35,2
Benzin ¹⁾	Mio Liter	0,824	0,945	1,087
Kerosin (Jet A1)	TJ	2,6	2,3	2,2
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,074	0,065	0,063
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ⁴⁾	TJ	2.732,0	2.480,1	2.568,9
Strom ^{3, 4)}	TJ	1.475,0	1.417,5	1.493,2
Strom ^{3, 4)}	Mio kWh	409,7	393,7	414,8
Fernwärme ³⁾	TJ	816,9	635,1	651,7
Fernwärme ³⁾	Mio kWh	226,9	176,4	181,0
Fernkälte ³⁾	TJ	440,0	427,6	424,0
Fernkälte ³⁾	Mio kWh	122,2	118,8	117,8

¹⁾ Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und den Betriebsstraßen.

²⁾ Der Kraftstoffverbrauch zur privaten Nutzung der Dienstwagen ist nicht berücksichtigt.

³⁾ Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

⁴⁾ Der Anteil erneuerbarer Energien wird für die Fraport-Muttergesellschaft angegeben. 100 Prozent erneuerbare Energien am Flughafen Ljubljana.

(1/2)

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesamtenergieverbrauch	TJ	3.030,60	2.737,80	2.723,10
Eingekaufte direkte Energieträger (Scope 1)	TJ	501,80	468,30	483,10
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>>99	>>99	>>99
Erdgas	TJ	7,6	5,1	5,8
Flüssiggas (LPG)	TJ	6,8	9,3	8,4
Biogas	TJ	0,00	0,00	0,00
Heizöl	TJ	87,40	73,40	87,50
Heizöl	Mio Liter	2,420	2,032	2,424
Diesel ^{1, 2)}	TJ	374,9	350,1	346,7
Diesel ^{1, 2)}	Mio Liter	10,532	9,834	9,740
Benzin ^{1, 2)}	TJ	23,2	28,3	32,6
Benzin ^{1, 2)}	Mio Liter	0,716	0,872	1,005
Kerosin (Jet A1)	TJ	2,60	2,30	2,10
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,074	0,065	0,062
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ³⁾	TJ	2.528,8	2.269,5	2.240,0
Strom ³⁾	TJ	1.293,3	1.223,4	1.181,7
Strom ³⁾	Mio kWh	359,2	339,8	328,2
davon erneuerbare Energieträger	%	24,3	29,4	32,5
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	75,7	70,6	67,5
Fernwärme ³⁾	TJ	795,5	618,5	634,4
Fernwärme ³⁾	Mio kWh	221,0	171,8	176,2
Fernkälte ³⁾	TJ	440,0	427,6	424,0
Fernkälte ³⁾	Mio kWh	122,2	118,8	117,8

¹⁾ Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und den Betriebsstraßen.

²⁾ Der Kraftstoffverbrauch zur privaten Nutzung der Dienstwagen ist nicht berücksichtigt.

³⁾ Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

G4-EN4 Energieverbrauch außerhalb der Organisation

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesamter Energieverbrauch Scope 3	TJ	19.642,5	19.819,1	19.781,8
Flugverkehr ¹⁾	TJ	12.546,9	12.780,6	12.994,3
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ^{2, 5)}	TJ	1.528,6	1.524,3	1.560,3
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3, 5)}	TJ	3.395,0	3.452,0	3.052,0
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴⁾	TJ	11,3	10,3	9,8
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) ⁵⁾	TJ	2.160,8	2.051,9	2.165,5

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

G4-EN5 Energieintensität

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Spezifischer Gesamtverbrauch	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	32,6	28,9	29,1
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger (Scope 1) ¹⁾	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	5,4	5,0	5,1
Eingekaufte Energie (Scope 2) ¹⁾	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	27,2	23,9	24,0
Fraport-Muttergesellschaft				
Spezifischer Gesamtverbrauch	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	38,5	33,9	33,3
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger (Scope 1 wie in G4-EN3) ¹⁾	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	6,4	5,8	5,9
Eingekaufte Energie (Scope 2 wie in G4-EN3) ¹⁾	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	32,1	28,1	27,4

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

G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung ^{1, 2, 3, 4)}	Mio kWh	15,45	26,08	30,07

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. Die Verringerung bezieht sich auf die Medien Strom, Fernwärme und Fernkälte.

³⁾ Berechnete Werte.

⁴⁾ Durch eine Nachberechnung hat sich der Wert von 24,17 Mio kWh im Jahr 2014 auf 26,08 Mio kWh erhöht.

Aspekt: Wasser

G4-EN8 Gesamtwasserentnahme

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Gesamtwasserentnahme	Mio m ³	1,815	1,795	1,781
Gesamtwasserentnahme ²⁾	Liter pro Verkehrseinheit	18,0	17,3	16,6
Trinkwasser	Mio m ³	1,527	1,520	1,508
Brauchwasser	Mio m ³	0,287	0,275	0,273
Fraport-Muttergesellschaft				
Gesamtwasserentnahme ¹⁾	Mio m ³	1,151	1,166	1,088
Gesamtwasserentnahme ^{1, 2)}	Liter pro Verkehrseinheit	14,6	14,4	13,3
Trinkwasser ^{1, 3)}	Mio m ³	0,864	0,891	0,819
Brauchwasser ⁴⁾	Mio m ³	0,287	0,275	0,269

¹⁾ Gesamtbezug Flughafen abzüglich Verbrauch Dritter am Standort Flughafen Frankfurt.

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

³⁾ Aus der kommunalen Wasserversorgung.

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

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport AG				
Kohlenwasserstoffe ¹⁾	mg/l	0,1	0,1	0,11
Absetzbare Stoffe ^{1, 2)}	ml/l	0,4	3,8	0,3

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⁾ Der Anstieg in 2014 im Vergleich zu dem vorangegangenen Jahr ist auf einen hohen Wert im Juli zurückzuführen. Vorausgegangen waren Tage mit sehr hohen Niederschlagsmengen, wodurch Ablagerungen in den Kanälen ausgewaschen wurden.

Aspekt: Biodiversität

G4-EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten

	Einheit	
Fraport-Muttergesellschaft		
Flughafen Frankfurt ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	3.229
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	fünf Schutzgebiete im Sinne der FFH-Richtlinie
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	4.283
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	zwei Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie der EU
Konzern		
Flughafen Lima ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	100
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	Wanderfalken, Zugvögel wie Möwen, Eulen, und andere
Flughafen Burgas ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	1.000
Landfläche	ha	1.075
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	Atanasovsko Lake ist eine sog. „defensive area“
Flughafen Ljubljana ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen		auf dem Flughafengelände, Landeanfluglinie bis 200 ft Höhe, Startlinie bis 500 ft Höhe
Landfläche	ha	316,07
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	kein offizieller Schutzstatus, Mäusebussarde, Turmfalken, Rauchschwalbe

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	2013	2014	2015
Fraport AG am Flughafen Frankfurt				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	2.297	2.296	2.284
davon befestigt	ha	1.065	1.065	1.085
Flughafen Varna				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	223	223	223
davon befestigt	ha	55	55	55
Flughafen Burgas				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	253	253	253
davon befestigt	ha	64	64	64
Flughafen Ljubljana				
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	–	279	279
davon befestigt	ha	–	75	75

¹⁾ Zusammenhängende Eigentumsfläche.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1) inklusive G4-EN18

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
CO ₂ -Emissionen				
direkte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	40,2	38,0	39,7
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 2)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,40	0,37	0,37
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) ³⁾	1.000 t CO ₂	0,0	0,0	0,0
Fraport-Muttergesellschaft				
CO ₂ -Emissionen				
direkte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	37,0	34,5	35,5
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 2)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,47	0,43	0,44
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate)	1.000 t CO ₂	0,0	0,0	0,0
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ³⁾	t CO ₂	<2	<2	<2

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

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

³⁾ Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen (Scope 2) inklusive G4-EN18

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
CO ₂ -Emissionen				
indirekte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	224,4	223,8	210,7
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{1, 2)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,23	2,16	1,97
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate)	1.000 t CO ₂	0,0	0,0	0,0
Fraport-Muttergesellschaft				
CO ₂ -Emissionen				
indirekte CO ₂ -Emissionen ¹⁾	1.000 t CO ₂	206,0	203,7	182,8
Klimaintensität der Verkehrsleistung				
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{1, 2)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,61	2,52	2,24
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate)	1.000 t CO ₂	0,0	0,0	0,0

¹⁾ Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol-Standards: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).

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

G4-EN17 Weitere indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft (Scope 3 nach GHG)				
Flugverkehr ¹⁾	1.000 t CO ₂	943,4	936,5	952,2
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ^{2, 5)}	1.000 t CO ₂	118,9	113,7	112,8
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3, 5)}	1.000 t CO ₂	259,0	231,3	201,3
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴⁾	1.000 t CO ₂	0,86	0,75	0,7
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) ⁵⁾	1.000 t CO ₂	187,2	186,5	180,8
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁵⁾	t CO ₂ -Äquivalent	<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⁾ Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

G4-EN22 Abwassereinleitung

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Schmutzwasser	Mio m ³	2,738	2,541	2,678
Schmutzwasser ¹⁾	Liter pro Verkehrseinheit	27,2	24,5	25,0
Flughafen Frankfurt				
Schmutzwasser ^{2, 3, 4)}	Mio m ³	2,253	1,795	1,986
Schmutzwasser ^{1, 3, 4)}	Liter pro Verkehrseinheit	28,6	22,2	24,3
BSB5 ⁵⁾	Tonnen	1.575	786	1.231

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 Schmutzwasserkanalnetz zu den Kläranlagen geführt.

³⁾ Schmutzwasser der Fraport AG und über 500 weiteren Unternehmen am Flughafen Frankfurt.

⁴⁾ Im Jahr 2014 ist der Anteil an enteisungshaltigem Niederschlagswasser am Schmutzwasser wesentlich geringer gegenüber dem Vorjahr. 2014 war bis auf wenige Tage in der letzten Kalenderwoche ohne Schnee. Anfang 2013 herrschte ein strenger Winter mit Eis und Schnee.

⁵⁾ Biochemischer Sauerstoffbedarf nach 5 Tagen.

G4-EN23 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Abfallaufkommen ^{1, 2, 6)}	1.000 t	32,86	29,11	28,66
Abfallaufkommen ^{2, 3)}	kg pro Verkehrseinheit	0,33	0,28	0,27
gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	3,94	2,74	2,81
nicht gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	28,92	25,99	25,50
Verwertung	in % des Abfallaufkommens	71,2	74,1	71,5
Abfälle von internationalen Flügen ⁸⁾	1.000 t	5,93	6,76	6,04
Fraport-Muttergesellschaft				
Abfallaufkommen ²⁾	1.000 t	26,54	22,48	21,49
Abfallaufkommen ^{2, 3)}	kg pro Verkehrseinheit	0,34	0,28	0,26
gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	2,73	1,59	1,60
nicht gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	23,81	20,89	19,88
Verwertung gesamt ^{2, 4)}	1.000 t	22,19	20,30	19,15
Verwertungs-Quote gesamt ^{2, 5)}	in % des Abfallaufkommens	83,6	90,3	89,1
Abfälle von internationalen Flügen ⁷⁾	1.000 t	5,93	5,77	5,00

¹⁾ Detaillierte Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzern-Flughäfen darstellbar.

²⁾ Inklusiv Übernahme von Dritten, ohne Boden und Bauschutt.

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

⁴⁾ Gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG.

⁵⁾ Definitions-Änderung aufgrund des neu am 1. Juni 2012 in Kraft tretenden Kreislaufwirtschaftsgesetzes – KrWG.

⁶⁾ Abweichungen in der Addition von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen liegen in der länderspezifischen Gesetzgebung in Peru.

⁷⁾ Wert 2015 geringer als in Vorjahren, da ab Oktober 2015 ein Teil der Abfälle aus Flugzeugkabinen am Flughafen Frankfurt direkt durch die Reinigungsfirma und nicht mehr über die Fraport AG entsorgt wird.

⁸⁾ Werte ab 2014 von Fraport AG, Flughäfen Lima und Ljubljana; Jahr 2013 nur Fraport AG.

G4-EN24 Wesentliche Freisetzungen

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft¹⁾				
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe				
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	637	649	735
Volumen der Freisetzungen	m ³	12,37	8,52	8,00
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	1,35	1,38	1,57
Auswirkungen ²⁾		keine	keine	keine
Flughafen Lima				
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe				
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	16	9	10
Flächengröße, auf der Freisetzungen einwirken ³⁾	m ²	204,41	0,18	389,00
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	0,10	0,06	0,06
Auswirkungen		keine	keine	keine
Flughafen Ljubljana				
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe				
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	–	4	46
Volumen der Freisetzungen	m ³	–	15,00	0,67
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	–	0,57	1,4
Auswirkungen		keine	keine	keine

¹⁾ Freisetzungen vorwiegend durch Dritte.

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

³⁾ Lima gibt die betroffene Fläche an.

A05 Luftqualität

	Einheit	2013	2014	2015
am Flughafen Frankfurt				
NO ₂ ^{1, 2, 3, 4)}	µg/m ³	46,6	46,3	45,5
SO ₂ ^{1, 2, 4, 5)}	µg/m ³	2,4	2,2	2,3
Feinstäube, PM10 ^{1, 2, 4, 6)}	µg/m ³	19,8	19,0	18,2
Benzol ^{1, 2, 4, 7)}	µg/m ³	0,8	0,8	0,7
am Flughafen in Lima				
NO ₂ ^{2, 8, 9, 11)}	µg/m ³	23,8	–	–
SO ₂ ⁹⁾	µg/m ³	7,9	8,5	10,3
Feinstäube, PM2,5	µg/m ³	22,75	19,98	13,87
Feinstäube, PM10 ^{2, 8, 10, 11)}	µg/m ³	41,0	–	–

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

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

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

⁴⁾ Werte 2015 vorläufig.

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 µg/m³, Wert 2015 vorläufig.

⁸⁾ Jahresmittelwerte am Flughafen Lima. Diese Werte stellen eine Summe von unterschiedlichen Emittenten dar und beinhalten neben den Emissionen des Flughafens auch die von Dritten (Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Hausbrand). Der Anstieg in Lima beruht auf der Erweiterung der Fahrzeugflotte und Vergrößerung der umliegenden Gewerbe- und Industriegebiete.

⁹⁾ NO₂ nach dem peruanischen DECRETO SUPREMO N° 074-2001-PCM REGLAMENTO DE ESTANDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL DEL AIRE: 100 µg/m³.

¹⁰⁾ PM10 nach dem peruanischen DECRETO SUPREMO N° 074-2001-PCM REGLAMENTO DE ESTANDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL DEL AIRE: 50 µg/m³.

¹¹⁾ Nach peruanischer Gesetzgebung seit 2014 nicht erforderlich.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Flächenenteisungsmittel ^{1, 2)}	m ³	2.494	1.095	924
Carbamide ^{1, 2)}	t	60	82	84
Flugzeugenteisungsmittel, gesamt (Typ I, II, IV) ^{1, 2)}	m ³ Wirkstoff	2	15	45
Safewing-de-icing fluid Type II (Aircraft De-icing/ Anti-icing Fluid mit 50 % Propylenglykol-Anteil) ^{1, 2)}	m ³ aktives Mittel	3	12	1
Flugzeugenteisungsmittel, Typ I (Aircraft De-icing/ Anti-icing Fluid mit 80 % Propylenglykol-Anteil) ^{1, 2)}	m ³ aktives Mittel	0	11	54
Flugzeugenteisungsmittel Typ IV (Aircraft De-icing/ Anti-icing Fluid mit 50% Propylenglykol-Anteil) ^{1, 3)}	m ³ aktives Mittel	0	1	3
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug ^{1, 2)}	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug	0,072	0,085	0,051
Fraport-Muttergesellschaft				
Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat (flüssig, ca. 50% Wirkstoff auf den Flugbetriebsflächen)	m ³	2.452	1.064	924
Flächenenteisungsmittel Natriumformiat (Granulat, ca. 100% Wirkstoff)	t	241	88	246

¹⁾ Die Mengen beziehen sich jeweils auf ein Kalenderjahr.

²⁾ Flughäfen Varna und Burgas, ab Oktober 2014 Ljubljana. In Lima findet wegen klimatischer Bedingungen keine Enteistung statt. Auf dem Flughafen Frankfurt führt die Firma N*ICE die Flugzeugenteisung durch. Sie ist keine vollkonsolidierte Beteiligung und daher hier nicht aufgenommen.

Aspekt: Transport

G4-EN30 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
Mitarbeiterverkehr				
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ¹⁾	Anteil in %	34,8	34,0	31,8
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹⁾	Anteil in %	16,2	16,5	16,6
Passagierverkehr				
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹⁾	Anteil in %	44,7	41,1	38,9
Fraport-Muttergesellschaft				
Mitarbeiterverkehr ²⁾				
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ¹⁾	Anteil in %	34,2	33,4	32,1
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹⁾	Anteil in %	15,0	15,2	14,5
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt ²⁾				
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹⁾	Anteil in %	40,8	36,8	35,4

¹⁾ Die Werte basieren auf einer Umfrage.

²⁾ Die wesentlichen Umweltwirkungen sind unter G4-EN17 „Weitere indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)“ dargestellt.

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

	Einheit	2013	2014	2015
Flughafen Frankfurt				
Anzahl Einwohner in der Kontur Ldn = 60 dB(A) ^{1, 2)}	Anzahl	9.374	11.216	10.285
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-22%	20%	-8%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 60 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 3)}	Anzahl	2.710	3.297	3.000
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-32%	22%	-9%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 55 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 4, 5)}	Anzahl	95.462	101.386	102.958
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-3%	6%	2%
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)}	Anzahl	72.764	75.371	72.462
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	-16%	4%	-4%

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

¹⁾ Die Fluglärmkonturen wurden errechnet auf Basis der in Deutschland eingeführten Regelwerke „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ und „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD, 2008)“. Alle Szenarien wurden auf Basis der zehn Jahre 2000 bis 2009 ermittelten langjährigen mittleren Betriebsrichtungsverteilung standardisiert. Der für die prognostische Schutzzonenberechnung nach Fluglärmgesetz 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-Dauerschallpegel in dB(A), bei dem die während der Nachtzeit auftretenden Schallereignisse mit einem Zuschlag von 10 dB belegt werden. Der Ldn ermöglicht es, Belastungsänderungen von Jahr zu Jahr anhand nur eines Kriteriums zu dokumentieren.

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

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

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 Fluglärmgesetz.

AO9: Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen

	Einheit	2013	2014	2015
Flughafen Frankfurt ^{1, 2, 3, 4)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	2,48	2,96	2,48
Flughafen Lima ³⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0,39	0,58	0,42
Flughafen Varna ³⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	5,21	7,46	19,23
Flughafen Burgas ³⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0,54	3,67	10,95
Flughafen Ljubljana ^{3, 5)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	-	2,87	4,34

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 2015 vorläufig.

³⁾ Vogelschlagrate: Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen.

⁴⁾ Für 2014 korrigiert, da endgültige Zahl von der DAVVL nach Publikation gemeldet wird.

⁵⁾ Gilt für das 4. Quartal 2014, Wert technisch angepasst.

Aspekt: Gesellschaft

G4-SO11 Anzahl der Anrainer-Beschwerden im Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm*

	Einheit	2013	2014	2015
Standort Frankfurt				
Fluglärmbeschwerden gesamt	Anzahl	2.645.582	3.075.805	3.931.157
Fluglärmbeschwerden mit Flugereignis-Bezug	Anzahl	2.266.915	1.902.349	1.578.036
Beschwerdeführer	Anzahl	5.193	3.753	2.382

*) Keine formellen Beschwerdeverfahren, siehe auch G4-SO11, S. 71 f.

Personal

Der Konsolidierungskreis der Konzern-Personalkennzahlen entspricht dem für die Finanzdaten. Im August 2014 wurde der Konsolidierungskreis um die Konzern-Gesellschaft AMU Holdings Inc. (USA) sowie ab Oktober 2014 um den Flughafen Ljubljana (Slowenien) erweitert. Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport darüber hinaus seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc. USA, veräußert. Fraport hat zudem am 2. November 2015 51 Prozent der Kapitalanteile der Konzern-Gesellschaft Fraport Cargo Services (FCS) verkauft. Diese beiden Gesellschaften sind in den Personalkennzahlen 2015 nicht mehr enthalten.

Aspekt: Beschäftigung

G4-10 Gesamtbelegschaft

(1/2)

	Einheit	2013 angepasst	2014**)	2015*)
Konzern				
Beschäftigte ^{1, 6)}	Anzahl Personen	21.513	22.031	21.475
davon Männer	Anzahl Personen	16.589	16.815	16.269
davon Frauen	Anzahl Personen	4.924	5.216	5.206
Stammbeschäftigte ^{2, 5)}	Anzahl Personen	19.305	19.919	19.698
Auszubildende	Anzahl Personen	352	342	321
Aushilfen ³⁾	Anzahl Personen	751	670	587
Freigestellte	Anzahl Personen	1.105	1.100	869
Regionale Verteilung				
Europa ¹⁾	in % der Beschäftigten	97,2	97,2	97,4
Deutschland	in % der Beschäftigten	94,1	92,4	92,7
Restliches Europa	in % der Beschäftigten	3,2	4,8	4,7
Asien	in % der Beschäftigten	0,2	0,1	0,1
Amerika (Nord- und Südamerika)	in % der Beschäftigten	2,5	2,7	2,5
Teilzeitanstellung ⁴⁾	in % der Beschäftigten	12,4	13,1	16,0
Befristete Arbeitsverträge	in % der Beschäftigten	16,7	15,4	18,7

*) 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

**) Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

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) Bei der Addition der Zahlen von Stammbeschäftigten, Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten kann es zu einer Rundungsdifferenz von einer Person kommen.

6) Beschäftigtenzahlen zu den Segmenten finden Sie im [Geschäftsbericht 2015](#), S. 54 und 55.

(2/2)

	Einheit	2013 angepasst	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Beschäftigte ¹⁾	Anzahl Personen	11.985	11.694	11.401
davon Männer	Anzahl Personen	9.677	9.461	9.221
davon Frauen	Anzahl Personen	2.308	2.233	2.180
Stammbeschäftigte ²⁾	Anzahl Personen	10.340	10.219	10.184
davon Männer	Anzahl Personen	8.556	8.437	8.386
davon Frauen	Anzahl Personen	1.784	1.782	1.798
Auszubildende	Anzahl Personen	352	342	309
davon Männer	Anzahl Personen	239	251	230
davon Frauen	Anzahl Personen	113	91	79
Aushilfen ³⁾	Anzahl Personen	491	400	348
davon Männer	Anzahl Personen	303	248	204
davon Frauen	Anzahl Personen	188	152	144
Freigestellte	Anzahl Personen	802	733	560
davon Männer	Anzahl Personen	579	525	401
davon Frauen	Anzahl Personen	223	208	159
Teilzeitanstellung ⁴⁾	in % der Beschäftigten	13,7	13,6	13,8
davon Männer	in % der Beschäftigten	6,6	6,4	6,2
davon Frauen	in % der Beschäftigten	7,1	7,2	7,6
davon Männer	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	48,4	46,6	45,3
davon Frauen	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	51,6	53,4	54,7
Befristete Arbeitsverträge	in % der Beschäftigten	7,8	7,1	6,5
davon Männer	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	65,0	65,1	65,6
davon Frauen	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	35,0	34,9	34,4

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.

G4-LA1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation

(1/2)

	Einheit	2013	2014**)	2015 ^{*)}
Konzern				
Mitarbeiterfluktuation gesamt				
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	2.194	2.284	2.206
	in % der Stammbeschäftigten	11,4	11,5	11,2
Einstellungen	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten	2.123	2.540	2.277
	in % der Stammbeschäftigten	11,0	12,8	11,6
Austrittsgründe				
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	572	505	527
Arbeitgeberkündigung ³⁾	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	285	591	410
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	60	94	122
Andere Gründe ¹⁾	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.277	1.094	1.147
Fluktuation nach Geschlecht				
Austritte				
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.745	1.719	1.738
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	79,5	75,3	78,8
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	449	565	468
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	20,5	24,7	21,2
Einstellungen				
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.722	1.775	1.694
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	81,1	69,9	74,4
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	401	765	583
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	18,9	30,1	25,6
Fluktuation nach Alter ²⁾				
Austritte				
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	810	774	688
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	36,9	33,9	31,2
Altersgruppe 31 – 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.050	1.035	1.026
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	47,9	45,3	46,5
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	334	475	492
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	15,2	20,8	22,3

^{*)} 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

^{**)} Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

¹⁾ Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

²⁾ Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist derzeit nicht möglich, wird aber mittelfristig angestrebt.

³⁾ 2014 inklusive Betriebsübergang FraSec.

(2/2)

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Mitarbeiterfluktuation gesamt				
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	160	201	207
	in % der Stammbeschäftigten ³⁾	1,5	2,0	2,0
Einstellungen ²⁾	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten	162	81	113
	in % der Stammbeschäftigten ³⁾	1,6	0,8	1,1
Austrittsgründe				
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	57	80	70
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	9	8	12
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	30	38	38
Andere Gründe ¹⁾	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	64	75	87
Fluktuation nach Geschlecht				
Austritte				
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	128	165	159
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	80,0	82,1	76,8
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	32	36	48
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	20,0	17,9	23,2
Einstellungen				
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	144	67	85
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	88,9	82,7	75,2
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	18	14	28
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	11,1	17,3	24,8
Fluktuation nach Alter				
Austritte ²⁾				
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	45	62	62
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	28,1	30,8	30,0
Altersgruppe 31 – 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	62	79	77
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	38,8	39,3	37,2
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	53	60	68
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	33,1	29,9	32,9

¹⁾ Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

²⁾ Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist derzeit nicht möglich, wird aber mittelfristig angestrebt.

³⁾ 2014: Die Veränderung resultiert aus der Anpassung der Berechnungsmethode und auf der Umstellung auf ein neues EDV-System.

Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis

G4-11 Beschäftigte mit Tarifverträgen

	Einheit	2013	2014**)	2015 ^{*)}
Konzern				
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung ¹⁾	in % der Beschäftigten	99	99	99,6
Fraport-Muttergesellschaft				
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung ²⁾	in % der Beschäftigten	97	97	97

^{*)} 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

^{**)} Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

¹⁾ Die einbezogenen Unternehmen sind tarifgebunden.

²⁾ Weitere 3 Prozent sind außertariflich Beschäftigte oder Leitende Angestellte nach Betriebsverfassungsgesetz.

Aspekt: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

G4-LA5 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte

	Einheit	2013	2014	2015
Konzern				
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten	100	100	100
Fraport-Muttergesellschaft				
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten	100	100	100

G4-LA6 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle

	Einheit	2013	2014**)	2015*)
Konzern 6, 7)				
Unfälle 1)	Anzahl	1.342	1.473	1.475
1.000-Mann-Quote 1, 2, 3)	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	27,3	28,8	27,0
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	0
meldepflichtig 2)	Anzahl	597	629	585
Ausfalltage 2, 4)	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	9.339	10.731	9.755
Krankenquote 5)	Abwesenheit in %	6,42	7,63	7,73
krankheitsbedingt 5)	Abwesenheit in %	6,27	7,42	7,54
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) 5)	Abwesenheit in %	0,15	0,21	0,19
Berufskrankheiten	Anzahl anerkannte Fälle	0	0	1
Fraport-Muttergesellschaft 6, 7, 8)				
Unfälle 1)	Anzahl	663	742	675
1.000-Mann-Quote 1, 2, 3)	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	22,2	26,7	20,7
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	0
meldepflichtig 2)	Anzahl	268	315	239
Ausfalltage 2, 4)	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	5.425	5.220	4.716
Krankenquote 5)	Abwesenheit in %	6,82	7,27	7,48
krankheitsbedingt 5)	Abwesenheit in %	6,61	7,07	7,30
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) 5)	Abwesenheit in %	0,21	0,2	0,18
Berufskrankheiten	Anzahl anerkannte Fälle	0	0	1

*) 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

***) Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

1) Bagatellverletzungen (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 ausgewiesenen Zahlen 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 nach Geschlecht 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.

Aspekt: Aus- und Weiterbildung

G4-LA9 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

	Einheit	2013	2014**)	2015*)
Konzern ^{3, 4)}				
Auszubildende	Anzahl Personen	352	342	321
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomand(inn)en/ Schüleraushilfen	Anzahl Personen	751	670	587
Weiterbildung ^{1, 2, 5)}	Tage je Beschäftigte	3,79	3,04	3,80
Fraport-Muttergesellschaft ⁴⁾				
Auszubildende	Anzahl Personen	352	342	309
Männer	in % der Auszubildenden	67,9	73,4	74,4
Frauen	in % der Auszubildenden	32,1	26,6	25,6
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomand(inn)en/ Schüleraushilfen	Anzahl Personen	491	400	348
Weiterbildung ^{1, 2, 5)}	Tage je Stammbeschäftigten	2,5	2,3	2,3

*) 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

**) Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

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.

G4-LA11 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

	Einheit	2013	2014**)	2015*)
Konzern ¹⁾				
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	11.637	11.826	11.978
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	60,3	59,4	60,8
Fraport-Muttergesellschaft				
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	10.340	10.219	10.184
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	100	100	100
Männer	in % der Stammbeschäftigten	82,7	82,6	82,3
Frauen	in % der Stammbeschäftigten	17,3	17,4	17,7

*) 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

**) Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

¹⁾ Eine Erhebung der Konzern-Kennzahlen nach Geschlecht ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

Aspekt: Vielfalt und Chancengleichheit

G4-LA12 Zusammensetzung Beschäftigte

(1/2)

	Einheit	2013	2014**)	2015*)
Konzern ^{1,5)}				
Diversity				
Durchschnittsalter	Jahre	41,9	42,4	42,8
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	4.023	3.749	3.496
	in % der Beschäftigten	18,7	17,0	16,3
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen	12.330	12.576	11.973
	in % der Beschäftigten	57,3	57,1	55,8
über 50 Jahre	Anzahl Personen	5.160	5.706	6.006
	in % der Beschäftigten	24,0	25,9	28
Ausländische Beschäftigte ¹⁾	Anzahl	4.327	4.444	4.347
	in % der Beschäftigten	20,1	20,2	20,2
Schwerbehinderte ²⁾	Anzahl Personen	1.547	1.610	1.635
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze (Gesamtbeschäftigte) ³⁾	7,6	7,7	7,9
Gender ⁶⁾				
Frauen	in % der Beschäftigten	22,9	23,7	24,2
Männer	in % der Beschäftigten	77,1	76,3	75,8
Frauen in Führungspositionen ⁴⁾	in % der Führungskräfte	27,7	30,0	29,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 1 ⁷⁾	in % der Führungskräfte Ebene 1	14,3	14,3	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2 ⁷⁾	in % der Führungskräfte Ebene 2	31,7	31,6	25,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3	28,1	30,3	30,1
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4	27,4	28,9	28,2
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5	25,6	32,2	33,3

*) 2015 ohne Fraport Cargo Services und Air-Transport IT.

**) Ab August 2014 inklusive AMU Holdings Inc., ab Oktober 2014 inklusive Flughafen Ljubljana.

1) In Deutschland.

2) Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

3) Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte - Schüler(innen) - Student(inn)en - Auszubildende.

4) Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5. Der Begriff Führungsebene (beziehungsweise 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. bis 5. Führungsebene: Leiter(in)).

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

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

7) 2014: Die Veränderung resultiert aus der Anpassung der Berechnungsmethode und auf der Umstellung auf ein neues EDV-System.

(2/2)

	Einheit	2013	2014	2015
Fraport-Muttergesellschaft				
Durchschnittsalter	Jahre	44,3	44,9	45,4
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	1.760	1.590	1.487
	in % der Beschäftigten ⁵⁾	14,7	13,6	13,0
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen	6.813	6.384	5.958
	in % der Beschäftigten ⁵⁾	56,8	54,6	52,3
über 50 Jahre	Anzahl Personen	3.412	3.724	3.956
	in % der Beschäftigten	28,5	31,8	34,7
Ausländische Beschäftigte	Anzahl Personen	1.807	1.765	1.700
	in % der Beschäftigten	15,1	15,1	14,9
Anteil Führungskräfte	in % der Beschäftigten	0,1	0,1	0,1
Anteil Nicht-Führungskräfte	in % der Beschäftigten	15,0	15,0	14,8
Schwerbehinderte ¹⁾	Anzahl Personen	1.271	1.266	1.300
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze ²⁾	11,4	11,6	12,1
Gender				
Frauen	in % der Beschäftigten	19,3	19,1	19,1
Männer	in % der Beschäftigten	80,7	80,9	80,9
Frauen in Führungspositionen ³⁾	in % der Führungskräfte	22,6	24,3	24,2
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1	14,3	14,3	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2	29,0	25,8	20,0
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3	24,0	27,9	31,0
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4	21,9	22,9	21,1
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5	13,8	13,8	13,8
Personen in leitenden Organen ⁴⁾	Anzahl Personen in leitenden Organen (gesamt)	25	24	24
davon Frauen	in % der Personen in leitenden Organen	20,0	20,8	20,8
bis 30 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen	0,0	0,0	0,0
31 – 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen	40,0	33,0	24,0
über 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen	60,0	67,0	76,0

¹⁾ Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

²⁾ Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte - Schüler(innen) - Student(inn)en - Auszubildende.

³⁾ Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5. Der Begriff Führungsebene (beziehungsweise 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. bis 5. Führungsebene: Leiter(in)).

⁴⁾ 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.

⁵⁾ 2014: Die Veränderung resultiert aus der Anpassung der Berechnungsmethode und auf der Umstellung auf ein neues EDV-System.

GRI Content Index

Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung 2015 besteht aus dem Bericht „2015 Kompakt – Gute Reise! Wir sorgen dafür“ sowie dem GRI-Bericht 2015. Der GRI-Bericht orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI G4, Option „In-Übereinstimmung“-Kern) und berücksichtigt dabei die Flughafen-spezifischen Airport Operators Sector Disclosures.

Im Zuge der Umstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf die G4-Leitlinie der Global Reporting Initiative (GRI) bedurfte es 2015 einer Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix (siehe G4-18). Nach der Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix wurden den zehn Handlungsfeldern die wesentlichen GRI G4-Aspekte zugeordnet. Darüber hinaus wurden relevante Aspekte bestimmt, welche als grundlegende Voraussetzungen für den Betrieb eines Flughafens weiterhin Bestandteil der Berichterstattung sind. Diese Aspekte sind im Bericht entsprechend gekennzeichnet.

Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung 2015 dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung.

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

GRI Index

Allgemeine Standardangaben

Strategie und Analyse

→ [G4-1 Vorwort des Vorstands, S. 28](#)

Organisationsprofil

- [G4-3 Name der Organisation, S. 28](#)
- [G4-4 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen, S. 28](#)
- [G4-5 Hauptsitz der Organisation, S. 28](#)
- [G4-6 Länder der Geschäftstätigkeit, S. 28](#)
- [G4-7 Eigentümerstruktur, S. 29](#)
- [G4-8 Märkte, S. 29](#)
- [G4-9 Größe der Organisation, S. 29](#)
- [G4-10 Gesamtbelegschaft, S. 30](#)
- [G4-11 Beschäftigte mit Tarifverträgen, S. 30](#)
- [G4-12 Lieferkette der Organisation, S. 30](#)
- [G4-13 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse, S. 31](#)
- [G4-14 Vorsorgeprinzip, S. 31](#)
- [G4-15 Externe Vereinbarungen und Prinzipien, S. 32](#)
- [G4-16 Mitgliedschaften, S. 32](#)

Wesentliche Aspekte und Grenzen

- [G4-17 Liste der konsolidierten Unternehmen, S. 33](#)
- [G4-18 Vorgehensweise zur Auswahl der Berichtsinhalte, S. 33](#)
- [G4-19 Sämtliche wesentliche Aspekte, S. 34](#)
- [G4-20/G4-21 Wesentliche Aspekte innerhalb und außerhalb der Organisation, S. 35](#)
- [G4-22 Neudarstellung von Informationen im Vergleich zu früheren Berichten, S. 35](#)
- [G4-23 Änderungen des Berichtsumfangs und der Grenzen von Aspekten, S. 35](#)

Einbindung von Stakeholdern

- [G4-24 Einbezogene Stakeholdergruppen, S. 35](#)
- [G4-25 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder, S. 35](#)
- [G4-26 Ansatz zur Einbindung von Stakeholdern, S. 35](#)
- [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder, S. 35](#)

Berichtsprofil

- [G4-28 Berichtszeitraum, S. 36](#)
- [G4-29 Veröffentlichung des letzten Berichts, S. 36](#)
- [G4-30 Berichtszyklus, S. 36](#)
- [G4-31 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht, S. 36](#)
- [G4-32 GRI Content Index, S. 37](#)
- [G4-33 Externe Prüfung des Berichts, S. 37](#)

Unternehmensführung

- [G4-34 Führungsstruktur, S. 37](#)

Ethik und Integrität

- [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards, S. 37](#)

Spezifische Standardangaben

ÖKONOMISCHE LEISTUNGSINDIKATOREN Allgemeiner Managementansatz EC

Wesentlicher Aspekt: Wirtschaftliche Leistung – Managementansatz

- [G4-EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert, S. 40](#)
- [G4-EC2 Finanzielle Folgen, Risiken und Chancen des Klimawandels, S. 40](#)
- [G4-EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen, S. 41](#)
- [G4-EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand, S. 41](#)

Wesentlicher Aspekt: Marktpräsenz – Managementansatz

- [G4-EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn, S. 42](#)
- [G4-EC6 Standortbezogene Personalauswahl, S. 42](#)
- [AO1 Passagiere, S. 42](#)
- [AO2 Flugbewegungen, S. 42](#)
- [AO3 Cargo-Volumen, S. 42](#)

Wesentlicher Aspekt: Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen – Managementansatz

- [G4-EC7 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl, S. 43](#)
- [G4-EC8 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen, S. 43](#)

Relevanter Aspekt: Beschaffung

- [G4-EC9 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten an Hauptgeschäftsstandorten, S. 43](#)

ÖKOLOGISCHE LEISTUNGSINDIKATOREN Allgemeiner Managementansatz EN

Wesentlicher Aspekt: Energie – Managementansatz

- [G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb der Organisation, S. 44](#)
- [G4-EN4 Energieverbrauch außerhalb der Organisation, S. 45](#)
- [G4-EN5 Energieintensität, S. 45](#)
- [G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs, S. 45](#)

Wesentlicher Aspekt: Wasser – Managementansatz

- [G4-EN8 Gesamtwasserentnahme, S. 46](#)
- [AO4 Qualität des Niederschlagswassers, S. 46](#)

Wesentlicher Aspekt: Biodiversität – Managementansatz

- [G4-EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten, S. 47](#)
- [G4-EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität, S. 47](#)
- [G4-EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume, S. 47](#)

Wesentlicher Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall – Managementansatz

- [G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen \(Scope 1\), S. 49](#)
- [G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen \(Scope 2\), S. 49](#)
- [G4-EN17 Weitere indirekte Treibhausgasemissionen \(Scope 3\), S. 49](#)
- [G4-EN18 Intensität der Treibhausgasemissionen, S. 49](#)
- [G4-EN19 Reduzierung der Treibhausgasemissionen, S. 49](#)
- [G4-EN21 NO_x, SO_x und andere signifikante Luftemissionen, S. 50](#)
- [AO5 Luftqualität, S. 50](#)
- [G4-EN22 Abwassereinleitung, S. 50](#)
- [G4-EN23 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode, S. 50](#)
- [G4-EN24 Wesentliche Freisetzungen, S. 51](#)
- [AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel, S. 51](#)

Wesentlicher Aspekt: Produkte und Dienstleistungen – Managementansatz

- [G4-EN27 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen, S. 51](#)

Relevanter Aspekt: Compliance

- [G4-EN29 Sanktionen wegen Umweltverstößen, S. 51](#)

Wesentlicher Aspekt: Transport – Managementansatz

- [G4-EN30 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr, S. 52](#)

Aspekt: Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures), S. 52

Aspekt: Lärm (Airport Operators Sector Disclosures)

- [AO7 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten, S. 55](#)

Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich ökologischer Aspekte

- [G4-EN34 Formelle Beschwerden bezüglich ökologischer Auswirkungen, S. 55](#)

GESELLSCHAFTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung Allgemeiner Managementansatz LA

Wesentlicher Aspekt: Beschäftigung – Managementansatz

- [G4-LA1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation, S. 57](#)
- [G4-LA2 Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte, S. 57](#)

Wesentlicher Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis – Managementansatz

- [G4-LA4 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen, S. 58](#)

Wesentlicher Aspekt: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Managementansatz

- [G4-LA5 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte, S. 59](#)
- [G4-LA6 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle, S. 60](#)
- [G4-LA7 Arbeitnehmer mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung, S. 60](#)

Wesentlicher Aspekt: Aus- und Weiterbildung – Managementansatz

- [G4-LA9 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte, S. 60](#)
- [G4-LA11 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung, S. 60](#)

Wesentlicher Aspekt: Vielfalt und Chancengleichheit – Managementansatz→ [G4-LA12 Zusammensetzung Beschäftigte, S. 61](#)**Wesentlicher Aspekt: Gleiche Bezahlung für Frauen und Männer – Managementansatz**→ [G4-LA13 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen, S. 62](#)**Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich Arbeitspraktiken**→ [G4-LA16 Formelle Beschwerden bezüglich Auswirkungen auf Arbeitspraktiken, S. 62](#)**Menschenrechte****Allgemeiner Managementansatz HR****Wesentlicher Aspekt: Investitionen – Managementansatz**→ [G4-HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln, S. 64](#)**Wesentlicher Aspekt: Gleichbehandlung – Managementansatz**→ [G4-HR3 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen, S. 64](#)**Wesentlicher Aspekt: Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen – Managementansatz**→ [G4-HR4 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen, S. 64](#)**Relevanter Aspekt: Kinderarbeit**→ [G4-HR5 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit, S. 65](#)**Relevanter Aspekt: Zwangs- oder Pflichtarbeit**→ [G4-HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit, S. 65](#)**Relevanter Aspekt: Sicherheitspraktiken**→ [G4-HR7 Schulung des Sicherheitspersonals, S. 67](#)**Relevanter Aspekt: Rechte der indigenen Bevölkerung**→ [G4-HR8 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern, S. 67](#)**Wesentlicher Aspekt: Prüfung – Managementansatz**→ [G4-HR9 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren, S. 67](#)**Relevanter Aspekt: Bewertung der Lieferanten hinsichtlich Menschenrechten**→ [G4-HR10 Anteil neuer Lieferanten, die bezüglich Menschenrechten überprüft wurden, S. 67](#)**Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich Menschenrechtsverletzungen**→ [G4-HR12 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte, S. 68](#)**Gesellschaft****Allgemeiner Managementansatz SO****Wesentlicher Aspekt: Lokale Gemeinschaften – Managementansatz**→ [G4-SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen, S. 68](#)→ [G4-SO2 Geschäftstätigkeiten, die negativ auf lokale Gemeinschaften wirken können, S. 69](#)→ [AO8 Personen, die vom Flughafenbetreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen, S. 69](#)**Wesentlicher Aspekt: Korruptionsbekämpfung – Managementansatz**→ [G4-SO3 Anzahl der auf Korruptionsrisiken überprüften Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken, S. 69](#)→ [G4-SO4 Informationen und Schulungen zur Korruptionsbekämpfung, S. 70](#)→ [G4-SO5 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen, S. 70](#)**Wesentlicher Aspekt: Politik – Managementansatz**→ [G4-SO6 Zuwendungen an Parteien und Politiker, S. 71](#)**Relevanter Aspekt: Wettbewerbswidriges Verhalten**→ [G4-SO7 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, S. 71](#)**Relevanter Aspekt: Compliance**→ [G4-SO8 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, S. 71](#)**Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich gesellschaftlicher Auswirkungen**→ [G4-SO11 Anzahl der Anrainer-Beschwerden im Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm, S. 71](#)**Produktverantwortung****Allgemeiner Managementansatz PR****Wesentlicher Aspekt: Kundengesundheit und -sicherheit – Managementansatz**→ [G4-PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus, S. 73](#)→ [G4-PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards, S. 73](#)→ [AO9 Wildunfälle, S. 73](#)**Aspekt: Business continuity und Notfallmanagement (Airport Operators Sector Disclosures), S. 73****Aspekt: Servicequalität (Airport Operators Sector Disclosures), S. 74****Aspekt: Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen (Airport Operators Sector Disclosures), S. 75****Wesentlicher Aspekt: Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen – Managementansatz**→ [G4-PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte, S. 75](#)→ [G4-PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten, S. 75](#)→ [G4-PR5 Kundenzufriedenheit, S. 76](#)**Relevanter Aspekt: Marketing**→ [G4-PR6 Standards in Bezug auf Werbung, S. 76](#)→ [G4-PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften, S. 76](#)**Wesentlicher Aspekt: Schutz der Privatsphäre des Kunden – Managementansatz**→ [G4-PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten, S. 76](#)**Relevanter Aspekt: Compliance**→ [G4-PR9 Sanktionen wegen Produkten und Dienstleistungen, S. 76](#)

Allgemeine Standardangaben

Strategie und Analyse

G4-1 Vorwort des Vorstands

Siehe „Vorwort“ in „2015 Kompakt – Gute Reise! Wir sorgen dafür“ (nachfolgend „2015 Kompakt“), S. 2 f. und S. 25.

Siehe „Konzern“ in „2015 Kompakt.“, S. 14 ff.

Die Zielerreichung wird in „Unser Programm“ gemessen. Siehe dazu Bericht „2015 Kompakt“, S. 28 ff. Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2015 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2015 (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 24).

Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der in „Unser Programm“ für 2015 festgelegten Ziele. Mittelfristige Zielsetzungen sind in „Unser Programm“ festgeschrieben (siehe dazu Bericht „2015 Kompakt“, S. 28 ff.).

Siehe auch „Unser Nachhaltigkeitsverständnis“ im Bereich Publikationen auf www.fraport.de.

Organisationsprofil

G4-3 Name der Organisation

Fraport AG

G4-4 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen

- > Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke „Fraport“ im Markt auf.
- > Produkte und Dienstleistungen siehe <http://www.fraport.de/de/kompetenzen.html>
- > Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Produkte und Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.

G4-5 Hauptsitz der Organisation

- > Hauptsitz: Frankfurt am Main

G4-6 Länder der Geschäftstätigkeit

- > Anzahl Länder, in denen Fraport eine aktive Beteiligung hält: 9 (Ende 2015)
Deutschland, Bulgarien, Peru, USA, Slowenien, Türkei, China, Russland, Indien
- > Anzahl Länder, in denen Fraport eine Betriebsstätte unterhält: 4 (Ende 2015)
Ägypten, Indien, Russland, Senegal
- > Anzahl Länder, in denen Fraport Consultingleistungen in größerem Ausmaß erbringt: 3 (Ende 2015)
Niger, Schweiz, Taiwan
- > Wesentliche Länder: siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 27 f.

G4-7 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/content/fraport/de/investor-relations/fraport-aktie/basisdaten-aktionaersstruktur.html> einsehbar.

G4-8 Märkte

- > Märkte: siehe „2015 Kompakt“, 16 f. und <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/flughaefen.html>
- > Destinationen: vergleiche Destinationen Flughafen Frankfurt 2015 (siehe „Publikationen“ auf www.fraport.de). Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist nicht möglich.
- > Kunden: Im Einzugsgebiet von 200 Kilometern des Flughafens Frankfurt leben rund 40 Mio Konsumenten. Der Flughafen befindet sich im Ballungsgebiet Rhein-Main.
- > Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrt-Bezug:
 1. Airport-Retailing: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/airport-retailing.html>
 2. Immobilienmanagement: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/immobilien.html>
 3. Parkraummanagement: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/parkraummanagement.html>
 4. Energie und Versorgung: http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/immobilien.html#_kompetenzen_non-aviation_immobilien__expandables_containe__items__expandable_item_0
 5. IT-Services: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/it-services.html>
 6. Flughafenwerbung: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/flughafenwerbung.html>

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.

G4-9 Größe der Organisation

Für den Fraport-Konzern gelten 2015 folgende Daten:

- > Anzahl der Beschäftigten* des Fraport-Konzerns (31. Dezember 2015): 21.475
- > Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten: rund 80.000 (inklusive Gateway Gardens & The Squire, Stand: 2014)
- > Umsatz: 2.598,9 Mio €
- > Bilanzsumme: 8.847,3 Mio €
- > Eigenkapital: 3.511,7 Mio €
- > Langfristige Schulden: 4.230,6 Mio €
- > Kurzfristige Schulden: 1.105,0 Mio €
- > EBITDA: 848,8 Mio €
- > Konzern-Ergebnis: 297,0 Mio €
- > 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: 22,96 km²

* Beschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte zum 31. Dezember gemäß GRI.

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 m lang
- > Start- und Landebahn Süd: 4.000 m lang
- > Startbahn West: 4.000 m lang
- > Landebahn Nordwest: 2.800 m lang

Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke.

- > Minimum Connecting Time: 45 min.
- > Anzahl der Flugbewegungen: 468.153
- > Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben: 184
- > Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden: 399

Siehe auch (unter anderem auch für die Finanzdaten der Beteiligungen) [Geschäftsbericht 2015](#), S. 54 ff.

G4-10 Gesamtbelegschaft

Siehe Kennzahlen/Personal, [G4-10 Gesamtbelegschaft](#), S. 17 f.

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

G4-11 Beschäftigte mit Tarifverträgen

Siehe Kennzahlen/Personal, [G4-11 Beschäftigte mit Tarifverträgen](#), S. 20.

Im Fraport-Konzern werden mehr als 99 Prozent aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen von Kollektivvereinbarungen tarifgebunden beschäftigt und bezahlt. Die Differenz zu 100 Prozent bilden die Beschäftigten kleinerer Konzernunternehmen, die keinem Tarifvertrag unterliegen. Jedoch handelt es sich überwiegend um außertariflich Beschäftigte beziehungsweise leitende Angestellte.

G4-12 Lieferkette der Organisation

Der Fraport-Konzern ist ein Anbieter hochwertiger Flughafen-Dienstleistungen. Entsprechend unseren Grundwerten Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz und Fairness haben wir einen hohen Anspruch, auf eine sozial, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähige Weise zu wirtschaften und verstehen Nachhaltigkeit als Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Diese Verantwortung haben wir im Verhaltenskodex für unsere Mitarbeiter definiert. Von unseren Lieferanten und Dienstleistern erwarten wir, dass sie dieselben Standards einhalten. Der Verhaltenskodex beschreibt die Standards für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG. Analog zum Verhaltenskodex für Beschäftigte behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte, ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes.

Dieser gilt für alle Fraport-Lieferanten und -Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht.

Beschaffung bei der Fraport AG

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. Der Flughafen Frankfurt verfügt über keine klassische Lieferkette.

Rund 68 Prozent (510 Mio €) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 749 Mio € gingen 2015 an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 91 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 € und waren deshalb mittelstandsfreundlich.

Rund 43 Prozent des Auftragsvolumens wurde im Bereich der Dienstleistungsbeschaffung beauftragt. Hierbei ging es in erster Linie um Sicherheitsleistungen, Arbeitnehmerüberlassung, Reinigungs- und IT-Leistungen.

28 Prozent des Auftragsvolumens wurden im Umfeld der Bauvergabe beauftragt. Die übrigen 29 Prozent wurden in den Warengruppen der Verbrauchsmaterialien am Markt platziert.

Im Jahr 2015 verfügte die Fraport AG über 3.208 aktive Lieferanten und Dienstleister.

Standort der Lieferanten und Dienstleister nach Land:

97 Prozent des Auftragsvolumens stammt von Lieferanten und Dienstleistern mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland, 2,5 Prozent aus innerhalb der EU und 0,5 Prozent aus Ländern wie den USA und der Schweiz. In diesen Ländern herrschen vergleichbare Rechtsgrundsätze und Normen.

G4-13 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse

Siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 48 ff. und S. 58 ff.

2015 gab es hinsichtlich des Standortes von Lieferanten oder der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Auswahl und Beendigung keine wesentlichen Veränderungen. Fraport verfügt über keine klassische Lieferkette.

G4-14 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 [Geschäftsbericht 2015](#), S. 75 ff.).

Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (siehe [Umwelterklärung 2015](#) im Bereich „Publikationen“ auf www.fraport.de).

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 in „[2015 Kompakt](#)“, S. 46 f. und „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ auf www.fraport.de). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert.

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend 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.

G4-15 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. (<http://transparency.de/>).

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI mit dem Ziel, möglichst viele 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 das Level 3 „Optimisation“ erreicht, in dem vor allem ein Stakeholder-Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist. Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3+ „Neutrality“ erreicht. Der Flughafen Ljubljana erreichte im Jahr 2015 durch entsprechende Maßnahmen Level 2 „Reduction“.

Verpflichtende Initiativen:

Die Bilanzierung erfolgt nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB). Die Fraport AG als kapitalmarkt-orientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.

Siehe Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften (<http://www.fraport.de/de/konzern/innovationen-und-auszeichnungen/auszeichnungen.html>).

G4-16 Mitgliedschaften

Ihre Interessen verfolgt Fraport unter anderem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, <http://www.adv.aero/>) und Airports Council International (ACI, <http://www.aci.aero/>) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus Mitglied des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL, <http://www.bdl.aero/>). 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 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/europathemen-und-verbaende/verbaende.html>).

Wesentliche Aspekte und Grenzen

G4-17 Liste der konsolidierten Unternehmen

Siehe „Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB“ sowie „Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung“ (Geschäftsbericht 2015, S. 194 ff. sowie 110 ff.).

G4-18 Vorgehensweise zur Auswahl der Berichtsinhalte

Grundlage für die Auswahl der Berichtsinhalte ist eine Wesentlichkeitsanalyse. Dabei orientieren wir uns an den von der Global Reporting Initiative (GRI) formulierten Grundsätzen Nachhaltigkeitskontext, Wesentlichkeit, Vollständigkeit und Einbeziehung von Stakeholdern. Aus dem regelmäßigen und systematischen Austausch mit unseren internen und externen Anspruchsgruppen gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens (siehe „Stakeholder-Dialoge“ in „2015 Kompakt“, S. 22 ff.). Seit 2010 nutzen wir dies für die Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix, die die zukünftigen Herausforderungen des Unternehmens abbildet. Die Matrix wird jährlich auf Aktualität überprüft und falls erforderlich angepasst (siehe „Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 24).

Im Zuge der Umstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf die G4-Leitlinie der Global Reporting Initiative (GRI) bedurfte es 2015 einer Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix mit dem Ziel, sie noch stärker auf die für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zentralen Handlungsfelder zu fokussieren. Konkret sind wir bei der Ermittlung der wesentlichen Themen folgendermaßen vorgegangen:

1. Identifizierung

Zunächst wurden die Inhalte der bestehenden Wesentlichkeitsmatrix gemäß den Anforderungen von GRI G4 sowie unter Berücksichtigung von Benchmark-Ergebnissen und Gesprächen mit Vertretern interner Fachbereiche überprüft. Auch die Detaillergebnisse der letzten Management- und Stakeholder-Befragung aus dem Jahr 2013 sowie der jeweils aktuelle Zielerreichungsgrad der Handlungsfelder im „Unser Programm“ wurden betrachtet. Maßgabe für die Aktualisierung der Handlungsfelder war eine Konzentration auf Aspekte, die mit Zielen und messbaren Leistungsindikatoren hinterlegt werden können (siehe „Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 24).

Basierend auf diesen Analysen haben wir zehn Handlungsfelder abgeleitet, die eine wesentliche Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns haben. Der Prozess zur Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix sowie die definierten Handlungsfelder wurden vom Gesamtvorstand freigegeben.

2. Priorisierung

Das Fraport-Management und Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Fluggesellschaften, Passagiere, Geschäftspartner, Anteilseigner, Analysten, Beschäftigte, Arbeitnehmervertreter, Politik und Behörden, Stiftungen, Verbände, Wissenschaft, NGOs, Flughafenwohner) bestätigten in einer Online-Befragung die hohe Relevanz der zehn neu definierten Handlungsfelder für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung der Themen vorzunehmen (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 24 ff.).

3. Validierung

Nach der Durchführung der Stakeholder-Befragung wurden die Ergebnisse der Befragung intern überprüft und die aktualisierte Wesentlichkeitsmatrix durch den Gesamtvorstand verabschiedet. Den Handlungsfeldern der Wesentlichkeitsmatrix wurden anschließend die relevanten GRI G4-Aspekte zugeordnet.

G4-19 Sämtliche wesentliche Aspekte

Nach der Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix wurden den zehn Handlungsfeldern die wesentlichen GRI G4-Aspekte zugeordnet.

Handlungsfelder	Zugeordnete GRI-Aspekte
Produktqualität und Kundenzufriedenheit	Kundengesundheit und -sicherheit Kenzeichnung von Produkten und Dienstleistungen Schutz der Privatsphäre von Kunden
Wirtschaftlichkeit	Wirtschaftliche Leistung
Wachstum und Entwicklung im Konzern	Investitionen Prüfung Korruptionsbekämpfung
Ideen und Innovationen	Produkte und Dienstleistungen
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Beschäftigung Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis Aus- und Weiterbildung Gleicher Lohn für Frauen und Männer Vielfalt und Chancengleichheit Gleichbehandlung Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen
Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz	Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz
Wertschöpfung und Engagement in der Region	Marktpräsenz Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen Politik Lokale Gemeinschaften
Schallschutz	Lärm (Airport Operators Sector Disclosures)
Klimaschutz	Energie Emissionen Transport
Natur- und Ressourcenschutz	Emissionen Wasser Biodiversität Abwasser und Abfall

Siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 27.

Darüber hinaus wurden relevante Aspekte bestimmt, welche als grundlegende Voraussetzungen für den Betrieb eines Flughafens weiterhin Bestandteil der Berichterstattung sind. Dazu gehören die Aspekte „Beschaffung“, „Compliance“, „Beschwerdeverfahren hinsichtlich ökologischer Aspekte“, „Beschwerdeverfahren hinsichtlich gesellschaftlicher Auswirkungen“, „Beschwerdeverfahren hinsichtlich Arbeitspraktiken“, „Kinderarbeit“, „Zwangs- oder Pflichtarbeit“, „Sicherheitspraktiken“, „Rechte der indigenen Bevölkerung“, „Bewertung der Lieferanten hinsichtlich Menschenrechten“, „Beschwerdeverfahren hinsichtlich Menschenrechtsverletzungen“, „Wettbewerbswidriges Verhalten“ sowie „Marketing“.

G4-20/G4-21 Wesentliche Aspekte innerhalb und außerhalb der Organisation

Handlungsfelder	Wesentlich innerhalb der Organisation	Wesentlich außerhalb der Organisation
Produktqualität und Kundenzufriedenheit	x	x
Wirtschaftlichkeit	x	x
Wachstum und Entwicklung im Konzern	x	x
Ideen und Innovationen	x	x
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	x	x
Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz	x	
Wertschöpfung und Engagement in der Region	x	x
Schallschutz	x	x
Klimaschutz	x	x
Natur- und Ressourcenschutz	x	x

Die definierten Handlungsfelder werden als konzernweit wesentlich angesehen. Regional unterschiedliche Ausprägungen der Wesentlichkeit können an dieser Stelle nicht abgebildet werden.

G4-22 Neudarstellung von Informationen im Vergleich zu früheren Berichten

Siehe „Über diesen Bericht“, S. 3 und „2015 Kompakt“, S. 1.

G4-23 Änderungen des Berichtsumfangs und der Grenzen von Aspekten

Siehe „Über diesen Bericht“, S. 3, „2015 Kompakt“, S. 1 und Geschäftsbericht 2015, S. 23.

Aspekt: Einbindung von Stakeholdern

G4-24 Einbezogene Stakeholdergruppen

Siehe Bericht „2015 Kompakt“, S. 22 ff.

G4-25 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder

Die für uns relevanten und einzubeziehenden Stakeholder-Gruppen wurden unter Einbezug des Vorstands und Vertretern einzelner Fachbereiche 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 80.000 Beschäftigten (Stand: 2014) der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

G4-26 Ansatz zur Einbindung von Stakeholdern

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dazu gehören unter anderem die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für unsere Passagiere sowie der kontinuierliche Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen (siehe „Aspekt Servicequalität“, S. 74 und „2015 Kompakt“, S. 22 f.).

G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder

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 (siehe Geschäftsbericht 2015, S. 74 ff.).

Im Zuge der Umstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf die G4-Leitlinie der Global Reporting Initiative (GRI) bedurfte es 2015 einer Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix mit dem Ziel, sie noch stärker auf die für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zentralen Handlungsfelder zu fokussieren. Dafür wurden zunächst die Inhalte der Wesentlichkeitsmatrix gemäß den Anforderungen von GRI G4 sowie unter Berücksichtigung von Benchmark-Ergebnissen überprüft (siehe „Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix“ im Bericht „2015 Kompakt“, S. 24).

Das Fraport-Management und Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Fluggesellschaften, Passagiere, Geschäftspartner, Anteilseigner, Analysten, Beschäftigte, Arbeitnehmervertreter, Politik und Behörden, Stiftungen, Verbände, Wissenschaft, NGOs, Flughafenwohner) bestätigten in einer Online-Befragung die Relevanz der zehn neu definierten Handlungsfelder für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung der Themen vorzunehmen (siehe „2015 Kompakt“, S. 27). Die befragten Personen hatten zudem die Möglichkeit, weitere wesentliche Themen für die Zukunftsfähigkeit der Fraport AG zu benennen – diese ließen sich jedoch vollständig unter die definierten Handlungsfelder subsumieren.

Resultierende Schlüsselthemen:

Aus den Inhalten der Wesentlichkeitsmatrix wurde unser neues Programm abgeleitet. Dieses fokussierte sich auf die zehn Handlungsfelder:

- > Produktqualität und Kundenzufriedenheit
- > Wirtschaftlichkeit
- > Wachstum und Entwicklung im Konzern
- > Ideen und Innovationen
- > Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber
- > Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- > Klimaschutz
- > Natur- und Ressourcenschutz
- > Schallschutz
- > Wertschöpfung und Engagement in der Region

Eine umfassende Übersicht aller Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich in „Unser Programm“ (siehe Bericht „2015 Kompakt“, S. 28 ff.).

Umsetzung in der Kommunikation:

Die Ziele und Maßnahmen des Programms wurden durch den Vorstand Ende 2015 verabschiedet. Das Programm ist ein wesentlicher Bestandteil der Berichterstattung, womit auch die Anliegen der Stakeholder ins Reporting integriert wurden.

Berichtsprofil

G4-28 Berichtszeitraum

Unsere Berichte „2015 Kompakt“ und „GRI-Bericht 2015“ erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

G4-29 Veröffentlichung des letzten Berichts

Der vorangegangene Bericht wurde am 7. Mai 2015 veröffentlicht.

G4-30 Berichtszyklus

Unsere Berichte „2015 Kompakt“ und „GRI-Bericht 2015“ erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

G4-31 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: +49 (0) 69 690-74840
Telefax: +49 (0) 69 690-74843
E-Mail: investor.relations@fraport.de

G4-32 GRI Content Index

Dieses Dokument.

G4-33 Externe Prüfung des Berichts

Siehe „Bestätigungsvermerk Finanzkennzahlen“ ([Geschäftsbericht 2015](#), S. 199).

Die Umweltkennzahlen werden durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validiert. Die entsprechenden Kennzahlen sind in der Tabelle farblich unterlegt (siehe [Kennzahlen Umwelt](#), S. 8 ff.).

Siehe auch Ausschüsse des Aufsichtsrats ([Geschäftsbericht 2015](#), S. 19).

Unternehmensführung

G4-34 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 2015](#) (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 17 ff.). Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekten erfolgt im Kapitel „Kennzahlen“, S. 24.

Siehe auch „Strategie, Ziele, Organisation“ auf www.fraport.de.

Siehe „Corporate Governance-Kodex“ <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>.

Siehe „Erklärung zur Unternehmensführung“ und „Corporate Governance-Bericht/Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane“ ([Geschäftsbericht 2015](#), S.14 ff.).

Siehe Corporate Governance unter <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>.

Siehe Bericht des Aufsichtsrats/Arbeit der Ausschüsse ([Geschäftsbericht 2015](#), S. 8 ff.).

Ethik und Integrität

G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den **Corporate Governance Kodex** (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>) 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 (siehe [Corporate Governance Kodex der Fraport AG und Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht](#)).

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.

Entsprechend unseren Grundwerten Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz, Loyalität und Fairness haben wir einen hohen Anspruch, auf eine sozial, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähige Weise zu wirtschaften und verstehen Nachhaltigkeit als Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Die Reputation, der gute Ruf eines Unternehmens, ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Erfolgs. Wir alle tragen mit unserer Arbeit täglich zur positiven Wahrnehmung von Fraport bei.

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 (siehe **Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG/Verhaltenskodex für die Lieferanten der Fraport AG** im Bereich Publikationen auf www.fraport.de). Der Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt die Themen **Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte**. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter enthält der Kodex für Lieferanten außerdem noch die Aspekte **Umwelt- und Klimaschutz**. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>). Der Verhaltenskodex spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider und bietet unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Handlungsrahmen, mit den wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend korrekt zu handeln.

Der Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG wurde 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, die bei ausländischen Tochterunternehmen auch in der jeweiligen Landessprache veröffentlicht wurden. Hierbei wurden landesspezifische Anpassungen gestattet.

Die Übernahme der Verhaltenskodizes ist auch ein wesentlicher Bestandteil der in 2015 ausgerollten Konzern Compliance Management System (CMS) Richtlinie, die von den vollkonsolidierten Tochterunternehmen als Mindestanforderung zu implementieren ist. Durch die gleichzeitige Veröffentlichung der beiden Kodizes als Richtlinien der Fraport AG und auch als Konzernrichtlinien, die durch Beschluss der Aufsichtsorgane der Tochtergesellschaften dort verbindlich angewiesen wurden, sind sie verbindlich umgesetzt worden. Die Schulung zu diesen Themen erfolgt nach dem Schulungskonzept der Fraport AG und innerhalb der Tochtergesellschaften im eigenen Verantwortungsbereich der dortigen Geschäftsführung. Wiederholungsschulungen zum Verhaltenskodex sind im Abstand von drei Jahren vorgesehen. Geschäftspartnern wird keine verpflichtende Schulung angeboten. Alle neuen Beschäftigten im Konzern erhalten eine entsprechende Einführung in den Verhaltenskodex, die zusammen mit dem Arbeitsvertrag unterschrieben wird. Verantwortlich für die verbindliche Einführung der Konzern-Compliance-Richtlinie ist die Abteilung Compliance, Risiko und Wertemanagement und bei den Tochtergesellschaften der lokale Compliance-Beauftragte und die Geschäftsführung.

Fraport engagiert sich an allen Konzernstandorten für den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und strebt ein vorsorgendes Umweltmanagement an. Die **Umweltpolitik** der Fraport AG wurde 2008 vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet und unterzeichnet (für weitere Informationen vergleiche **Umwelterklärung 2014**, S. 6 im Bereich „Publikationen“ auf www.fraport.de). Sie ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. 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.

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 Personalentscheidungen, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung.

„Agenda 2015“ war in den vergangenen Jahren die Unternehmensstrategie für Fraport und richtungsweisend, um den Entwicklungen im Luftverkehr und Veränderungen der Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Mit dem neuen Leitbild wurde die Agenda 2015 in eine neue Strategie überführt, die ab 2016 im Unternehmen verbreitet wird. Es wirkt in allen Bereichen und ist Leitlinie für künftiges Handeln. Neben dem Unternehmenszweck beschreibt es Ziele, Werte und die Vision (siehe „Unser Leitbild“ in „2015 Kompakt“, S. 8 ff.).

Im Leitbild des Konzerns wurden Ansprüche erarbeitet, die zu wichtigen Themen das Verständnis von Fraport definieren. Unter anderem wurde hier auch unser Führungsverständnis beschrieben. Mit diesen formulierten Ansprüchen wollen wir unserem Führungshandeln eine gemeinsame Orientierung und Verpflichtung geben und auf dieser Basis unseren Beitrag zur Erreichung der Unternehmensziele leisten.

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation für

- > die ökonomische Leistung: Vorstand Controlling und Finanzen (CFO)
- > Beschäftigungsaspekte: Vorstand Arbeitsdirektor
- > Umweltaspekte: Vorstandsvorsitzender (CEO)

Ziele und Leistung:

Siehe „Unser Programm“ in „2015 Kompakt“, S. 28 ff.

Monitoring und Nachverfolgung:

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung bzw. Aufdeckung von Compliance-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 Konzerntochter 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.

Für die Ausgestaltung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung in den Geschäftsprozessen verfügen wir über zahlreiche **Managementsysteme** (<http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>). Dazu gehören das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement. Um die Wirksamkeit sowie eventuell Verbesserungspotenziale aufzuzeigen, wurde bereits 1996 eine Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems gemäß der internationalen Norm ISO 9001 erfolgreich abgeschlossen. Ab dem Jahr 2000 wurde diese Zertifizierung auch auf Konzern-Unternehmen und Beteiligungen ausgedehnt und ein Zertifizierungsverbund gemäß ISO 9001 gebildet. Ziel des Qualitätsmanagements ist es, die hohe Qualität und kontinuierliche Verbesserung aller wesentlichen Prozesse zu gewährleisten. Die Kenntnisse über die im Unternehmen durchgeführten Prozesse, deren Effektivität, Effizienz und Interaktion sind essenziell für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Um das hohe Niveau der Prozessqualität zu halten und sie gegebenenfalls mit den jeweils Verantwortlichen zu verbessern, werden regelmäßig interne Audits durchgeführt siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Seit 1999 unterzieht sich die Fraport AG am Flughafen Frankfurt einer regelmäßigen Prüfung durch staatlich zugelassene und beaufsichtigte Umweltgutachter. Basis hierzu ist die europäische Verordnung zum „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS). Seit 2002 erfolgt die Überprüfung auch nach der internationalen Norm ISO 14001. Diesen Überprüfungen nach EMAS und ISO 14001 haben sich die Fraport Cargo Services GmbH (FCS) im Jahr 2008, die N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE) im Jahr 2009 und die Energy Air GmbH im Jahr 2014 angeschlossen.

Der Flughafen Lima, der Flughafen Ljubljana und der Terminalbetrieb in Antalya sind gemäß ISO 14001 zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas haben eingeführte Umweltmanagementsysteme.

Ferner nehmen die Flughäfen Frankfurt, Antalya und Ljubljana am Airport Carbon Accreditation des Airports Council International (ACI) Europe teil.

Verfahren zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung:

Seit 2014 werden entscheidungsrelevante Nachhaltigkeitsthemen unter Einbezug der zuständigen Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter im Rahmen von Vorstandssitzungen besprochen, wodurch die Verbindlichkeit erhöht wird und ein Bedeutungsgewinn einhergeht. Hierzu zählen unter anderem die Verabschiedung der Wesentlichkeitsmatrix und des Programms sowie die Beauftragung wesentlicher Nachhaltigkeitsprojekte. Der Vorstand nimmt die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor (siehe „Strategie, Ziele, Organisation“ auf www.fraport.de).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 74 ff.).

Spezifische Standardangaben

Ökonomische Leistungsindikatoren

Managementansatz EC

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 dem adjustierten EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern inklusive der Vorsteuerergebnisse der assoziierten Unternehmen) und den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets × Kapitalkostensatz) ermittelt wird (für weitere Informationen siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S.34 ff.).

Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die ökonomische Leistung trägt, ist der Vorstand Controlling und Finanzen (CFO).

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 75 ff.).

Als wesentlich wurden folgende GRI-Aspekte definiert: Wirtschaftliche Leistung, Marktpräsenz sowie Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „[2015 Kompakt](#)“, S. 27 sowie [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder](#), S. 35 f.).

Ziele und Maßnahmen finden Sie in „Unser Programm“ in „[2015 Kompakt](#)“, S. 28 ff.

Siehe auch „Wachstum und Entwicklung im Konzern“ in „[2015 Kompakt](#)“, S. 38 ff.

Wesentlicher Aspekt: Wirtschaftliche Leistung – Managementansatz

Der Abschnitt „Wirtschaftsbericht“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2015 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2015 (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 46 ff.). Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Risiko- und Chancenbericht des [Geschäftsberichts 2015](#), S. 75 ff. erläutert.

Für Informationen zur wirtschaftlichen Leistung des Konzerns siehe auch „Wirtschaftlichkeit“ in Bericht „[2015 Kompakt](#)“, S. 36 f. und „[GRI-Bericht 2015](#)“, S. 4.

G4-EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Siehe [Kennzahlen Finanzen](#), S. 4 f.

G4-EC2 Finanzielle Folgen, Risiken und Chancen des Klimawandels

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes, konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System zur Identifizierung, Steuerung und Limitierung von Risiken sowie zur Wahrnehmung von Chancen. Als Bezugszeitraum dient jeweils der rollierende 24-Monats-Zeitraum. Aufgrund der längeren Zeiträume eines Klimawandels und der Ausprägungen wird die Risiko- und Chancenbetrachtung im Rahmen des Umweltmanagementsystems durchgeführt.

Es ist aktuell nicht zu erkennen, dass die durch den Klimawandel initiierten Änderungen bestehender Regelwerke wesentliche, mit erheblichen Kosten verbundene Änderungen an den eingeführten Geschäftsabläufen nach sich ziehen werden. Eine globale Regelung, die das vorhergesagte Wachstum des weltweiten Luftverkehrsaufkommens massiv beeinflussen könnte, ist eher unwahrscheinlich, da sie Restriktionen für den Einzelnen als auch für ganze Volkswirtschaften nach sich ziehen würde. Bis 2031 werden weltweit jährliche Wachstumsraten von 4,1 Prozent erwartet. Die Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen Frankfurt als auch bei unseren Konzern-Flughäfen schaffen ausreichende Kapazitäten, um dem steigenden Verkehrswachstum zu entsprechen.

Gegenüber möglichen Beschränkungen des Luftverkehrs auf kürzeren Strecken durch nationale Vorschriften ist der Flughafen Frankfurt weniger anfällig, da hier ein hoher Anteil an Mittel- und Langstreckenflügen abgefertigt werden. Diese können nicht durch andere Verkehrsträger ersetzt werden. Sie sind im Vergleich zu Kurzstreckenflügen rentabler und haben eine bessere Umweltbilanz. Weiterhin wirkt Fraport durch die Erhebung von emissionsbasierten Flughafenentgelten proaktiv auf eine Reduktion der Emissionen hin, da den Fluggesellschaften ein Anreiz zum Einsatz von modernen Flugzeugen mit weniger Emissionen geboten wird. Am Flughafen Frankfurt werden etwa zwei Fünftel der Güter von Passagierflugzeugen transportiert. Dieser Vorteil ist von strategischer Bedeutung vor dem Hintergrund der Debatte über Energieeffizienz und er macht einen wesentlichen Beitrag zur hohen Profitabilität des Standorts aus.

Risiken durch Änderungen der physikalischen Klimaparameter, die einen materiellen Einfluss auf das Unternehmen haben, sind konkret nicht zu erkennen. Für den Flughafen Frankfurt liegt eine lange Zeitreihe meteorologischer Kenngrößen vor, die täglich fortgeschrieben wird. Diese Kenngrößen werden periodisch analysiert, um rechtzeitig notwendige Anpassungen der Flughafeninfrastruktur oder der bestehenden Geschäftsprozesse vornehmen zu können. Die Dimensionierung der Entwässerung und der Volumina der Regenrückhaltebecken wird überprüft und bei der Planung neuer Infrastrukturen berücksichtigt. Um auf extreme Wetterlagen vorbereitet zu sein, setzt Fraport eine Vielzahl von Maßnahmen um. Eine davon ist die Erweiterung der Winterdienstleistungseinrichtungen und ihrer Mitarbeiter. Dem möglicherweise steigenden Energieverbrauch durch den Klimawandel wird frühzeitig entgegengewirkt, indem im Gebäudebestand durch bauliche und organisatorische Maßnahmen der Verbrauch reduziert wird. Zur Überprüfung dient ein Energiemonitoring.

Durch den Klimawandel verschärfte regulatorische Anforderungen können aber auch als Chance verstanden werden. Die Weiterentwicklung der Energieeffizienzanforderungen unterstützt zum Beispiel die betrieblichen Bemühungen zur Reduktion des Energieverbrauchs und der mit ihm verbundenen Emissionen und Kosten. Die Standards werden durch Maßnahmen im Gebäudebestand als auch bei Neubauten erfüllt. So wurde zum Beispiel die neue Unternehmenszentrale durch eine Zertifizierung des DGNB zur Reduzierung der Lebenszykluskosten durch Energieeinsparungen und der Wahl der leicht wiederverwertbaren Materialien ausgezeichnet. Fraport erwartet steigende Anforderungen an die Energieeffizienz der im täglichen Betrieb eingesetzten Fahrzeuge und Geräte, daher bauen wir unseren Fuhrpark sukzessive entsprechend um.

Physikalische Chancen bestehen im vorhergesagten Trend der globalen Erwärmung. Fraport könnte zum Beispiel von dem erwarteten Anstieg der Durchschnittstemperatur in den Wintermonaten profitieren, indem sich der Aufwand (Mittel, Personal; Kosten) für die Räumung des Betriebsgeländes, des Rollbahnsystems und des Start-/Landebahnsystems reduzieren könnte. Gleiches könnte für die Flugzeugenteisung gelten. Darüber hinaus würde in den Wintermonaten der Energieverbrauch in Terminals und Verwaltungsgebäuden reduziert und damit CO₂-Emissionen und Kosten gesenkt.

Seit 2006 berichtet Fraport regelmäßig an CDP. Weitere Informationen: „2015 Kompakt“, S. 58 und <https://www.cdp.net/en-US/Results/Pages/responses.aspx?Search=True&Keyword=Fraport+AG>

G4-EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

Siehe [G4-EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen](#), S. 5.

Für weitere Informationen siehe <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/unsere-leistungen-.html>.

G4-EC4 Bedeutende 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 „2015 Kompakt“, S. 17 und [Kennzahlen Finanzen](#), S. 5).

Wesentlicher Aspekt: Marktpräsenz – Managementansatz

Der Fraport-Konzern zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Konzernen. Fraport erbringt dabei sämtliche Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Fraport erbringt auch Planungs- sowie Beratungsleistungen und ist operativ wie administrativ tätig. Neben dem Standort Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Publikation des Berichts an 13 weiteren Flughäfen aktiv (siehe „Grundlagen des Konzerns“, [Geschäftsbericht 2015](#), S. 25 ff.).

G4-EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da über 90 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In über 99 Prozent aller Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards. 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.

G4-EC6 Standortbezogene Personalauswahl

Wesentlicher Geschäftsstandort mit über 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.

AO1 Passagiere

Siehe [AO1 Passagiere](#), S. 5.

AO2 Flugbewegungen

Siehe [AO2 Flugbewegungen](#), S. 6.

AO3 Cargo-Volumen

Siehe [AO3 Cargo-Volumen](#), S. 7.

Wesentlicher Aspekt: Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen – Managementansatz

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt beispielsweise mit mehr als 80.000 direkt Beschäftigten und rund 500 Unternehmen die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch Fraport zum Bau, zur Instandhaltung sowie zur Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur beauftragt werden. Davon profitieren auch die rund 5,5 Mio Menschen, die in der Metropolregion rund um den Flughafen wohnen (siehe „Wertschöpfung und Engagement in der Region“ in [„2015 Kompakt“](#), S. 50 ff.).

Fraport trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Ausschüttungen an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die direkte Wertschöpfung auf mehr als 2,7 Mrd € (siehe [„Wertschöpfungsrechnung“](#), S. 4 und [Geschäftsbericht 2015](#), S. 69). Zur indirekten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem der Konsum der Flughafen-Mitarbeiter sowie die am Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen.

Siehe auch „Freiwilliges Engagement“ auf www.fraport.de.

G4-EC7 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 „Gesellschaft“ in „2015 Kompakt“, S. 48 ff.

Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich unter [G4-EC8 Gesellschaftliches Engagement](#), S. 7.

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 Konzernstandorten im Ausland engagieren sich.

Siehe auch „Freiwilliges Engagement“ auf www.fraport.de.

G4-EC8 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 80.000 Beschäftigten (Stand 2014) ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands.

Rund 68 Prozent (510 Mio €) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 749 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 91 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 € und waren deshalb mittelstandsfreundlich. 2016 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 „Flughafenunternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei. Siehe auch „2015 Kompakt“, S. 19 und S. 50 ff. 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.

Relevanter Aspekt: Beschaffung

G4-EC9 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten an Hauptgeschäftsstandorten

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Rund 68 Prozent (510 Mio €) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 749 Mio € 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.

Ökologische Leistungsindikatoren

Managementansatz EN

Wesentliche Handlungsfelder sind Klimaschutz sowie Natur- und Ressourcenschutz. Als wesentlich wurden folgende GRI-Aspekte definiert: Energie, Wasser, Biodiversität, Emissionen, Abwasser und Abfall, Produkte und Dienstleistungen, Transport sowie Lärm (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 27 sowie [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder](#), S. 35 f.).

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. Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung. Die Standorte in Antalya, Lima und Ljubljana sind außerdem gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Die wesentlichen Auswirkungen wurden ermittelt nach dem Verfahren der Umweltprüfung gemäß Anhang I, EMAS VERORDNUNG (EG) Nr. 1221/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. November 2009.

Die (Komponenten der) Managementansätze zu den wesentlichen Aspekten sind in der [Umwelterklärung 2014](#), S. 6–48 und S. 49–57 (siehe www.fraport.de im Bereich Publikationen) ausführlich beschrieben.

Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt gemäß Artikel 18 (Aufgaben der Umweltgutachter) und Artikel 25 (Bedingungen für die Begutachtung und Validierung) der EMAS VERORDNUNG (EG) Nr. 1221/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. November 2009.

Informationen zur organisatorischen Verantwortung, zu Monitoring und Nachverfolgung sowie zu zentralen Chancen und Risiken werden unter [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#) aufgeführt, S. 37 ff..

Ziele und Maßnahmen finden Sie in „Unser Programm“ in „2015 Kompakt“, S. 28 ff. und unter Klimaschutz („2015 Kompakt“, S. 58 ff.) sowie Natur- und Ressourcenschutz.

Für **Schulung und Weiterbildung** von Beschäftigten, Umweltauditoren und Führungskräften zu Umweltthemen ist der Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit zuständig. Die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz verantwortet der Vorstandsstab Arbeitsschutz (vergleiche [Umwelterklärung 2014](#), Umweltpolitik, S. 6 auf www.fraport.de im Bereich Publikationen.)

Die Umweltkennzahlen der Fraport-Muttergesellschaft wurden durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS geprüft und verifiziert. Die Prüfung der Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren ist Teil dieses Verifizierungsprozesses. Die Umweltkennzahlen der Fraport-Konzerngesellschaften werden nach vergleichbaren Standards und Methoden ermittelt. Bei der CO₂-Berechnung kommen landestypische Faktoren zur Anwendung, ersatzweise Faktoren aus dem aktuellsten verfügbaren DEFRA-Set (siehe <http://www.ukconversionfactorscarbonsmart.co.uk/>). Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst 2015 die Fraport-Muttergesellschaft und die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen (siehe S. 8).

Weitere Informationen finden Sie auf der Fraport-Homepage www.fraport.de im Bereich Umwelt.

Wesentlicher Aspekt: Energie – Managementansatz

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Energieeffizienz (siehe [Managementansatz EN](#), S. 44). Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2014](#), S. 21 ff. auf www.fraport.de im Bereich Publikationen.

G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb der Organisation

Siehe [G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb der Organisation](#), S. 8 f.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN4 Energieverbrauch außerhalb der Organisation

Siehe [G4-EN4 Energieverbrauch außerhalb der Organisation](#), S. 9.

Die Daten sind von der Muttergesellschaft erhoben, für die nach IFRS berücksichtigten ausländischen Beteiligungen erfolgen noch keine Erhebungen.

G4-EN5 Energieintensität

Siehe [G4-EN5 Energieintensität](#), S. 9.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs

Siehe [G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs](#), S. 10.

Zur Messung und Steuerung des Energieverbrauchs setzt Fraport seit 2013 am Standort Frankfurt mit dem CO₂-/Energieverbrauchs-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-/Energieverbrauchs-Controlling die Anlagenrisiken senken und Umsetzungserfolge nach innen und außen kommunizieren. Als Datenbasis dienen die auf Gebäude, Anlage oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport-Muttergesellschaft. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bei der Sanierung und energetischen Ertüchtigung von Bestandsgebäuden und bei Neubauten wird eine an Lebenszykluskosten orientierte Planung und Bauausführung durchgeführt.

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. 2015 nutzten 30 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 und Busse mit ein, lag der Anteil bei 35,4 Prozent. Bei der Fraport AG und im Konzern gar bei knapp 40 Prozent. Fraport arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und der Deutschen Lufthansa AG an der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsträger durch die Passagiere, 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. 2015 nutzten gut 30 Prozent der Beschäftigten den öffentlichen Personen-Nahverkehr (S- und Regionalbahn und Bus). Nicht nur Passagiere und Beschäftigte sollen für die An- und Abreise zum beziehungsweise vom Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr.

Zudem optimieren wir die Frachtlogistikkette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Hierzu haben wir in den letzten Jahren verschiedene Projekte aufgelegt oder initiiert, wie die Gründung des Air Cargo Community Frankfurt e. V. und die Einführung der IT-Plattform Fair@Link (Projektentwickler: Fa. Dakosy AG, Hamburg). Auf dieser Basis werden Regeln der Zusammenarbeit definiert und etabliert, die dazu führen sollen, dass der Frachtvor- und -rücklauf koordinierter und damit flüssiger als bisher erfolgen kann sowie Staus vermieden werden können.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

Siehe auch [G4-EN5 Energieintensität](#), S. 9.

Siehe auch [Umwelterklärung 2014](#), Umweltaspekt Klimagase, S. 15 ff. (www.fraport.de im Bereich Publikationen).

Wesentlicher Aspekt: Wasser – Managementansatz

Siehe [Managementansatz EN](#), S. 44.

Siehe „2015 Kompakt“, S. 60 f. und „Natur und Ressourcenschutz“ auf www.fraport.de.

G4-EN8 Gesamtwasserentnahme

Siehe [G4-EN8 Gesamtwasserentnahme](#), S. 10.

Detaillierte Angaben zu den Quellen liegen nicht vor.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

Siehe [AO4 Qualität des Niederschlagswassers](#), S. 10.

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.

Die Daten sind von der Muttergesellschaft erhoben, für die nach IFRS berücksichtigten ausländischen Beteiligungen erfolgen keine Erhebungen.

Wesentlicher Aspekt: Biodiversität – Managementansatz

Unsere Geschäftsaktivitäten und 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 Flughafengelände 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) (<http://www.hgon.de/vor-ort/hgon-vor-ort/unsere-arbeitskreise/frankfurt-am-main/>) in Frankfurt nimmt sich mit der Unterstützung von Fraport der wertvollen Biotope an.

Unsere hier vorgelegten „Grundsätze zur Biodiversität“ (in „Umweltpolitik der Fraport AG“ und in „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“ im Bereich „Publikationen“ auf www.fraport.de) beschreiben unsere Verantwortung zu diesem wichtigen Themenkomplex und dokumentieren Biodiversitäts-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 Grundlage im Zusammenhang mit dem Handeln in unseren schützenswerten Räumen.

Weitere Informationen befinden sich in unseren Grundsätzen zur Biodiversität (siehe „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“ im Bereich „Publikationen“ auf www.fraport.de).

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 Konzern-Flughäfen 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 Konzern-Flughäfen werden keine Arten der jeweiligen Roten Listen gemeldet.

Fraport besitzt ein „Wildlife-Management“. 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.

Innerhalb des Flughafengeländes werden die zwischen den neu gebauten Rollwegen und der neuen Landebahn entstandenen Freiflächen zu Magerrasen (zirka 85 ha) und Zwergstrauchheiden (zirka 132 ha) entwickelt. Dafür wurde auf dem Flughafengelände bzw. im näheren Umfeld gebietsheimisches Saatgut geerntet und auf den Ansaatflächen ausgebracht. Die darüber hinaus erfolgte Umsetzung des Sandmagerrasens und der Sandheiden aus dem vormaligen Kelsterbacher Umspannwerk auf Freiflächen des Kelsterbacher Waldes (zirka 2 ha) verlief erfolgreich und die Biotope mit den geschützten Arten Heidenelke und Sandstrohblume entwickeln sich ebenfalls positiv.

Siehe auch „Natur- und Ressourcenschutz“ und „Umweltfonds“ auf www.fraport.de.

G4-EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten

Mit einer Eigentumsfläche von 22,84 km² und einem darin befindlichen Betriebsgelände von 18,60 km² 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 der Süd- und Centerbahn sind mit zirka 600 ha wohl das größte, landwirtschaftlich ungenutzte Grünland in der Region. Neben einem erheblichen Anteil von in biologischer Hinsicht „geringwertigen Flächen“ (in erster Linie 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 [G4-EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten](#), S. 11.

Siehe auch „Natur- und Ressourcenschutz“ in „2015 Kompakt“, S.60 f.

Siehe auch „Natur- und Ressourcenschutz“ und „Umweltfonds“ auf www.fraport.de.

G4-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 Bereich „Publikationen“ auf www.fraport.de).

G4-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 www.fraport.de im Bereich Publikationen „Auflistung von Maßnahmegebieten“). Ein regelmäßiges Fauna- und Floramonitoring der Habitats ist Bestandteil des Planfeststellungsbescheids und wird extern vergeben.

Weitere Informationen (zum Beispiel zu den Restaurierungsmaßnahmen) befinden sich im Dokument „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“ im Bereich „Publikationen“ auf www.fraport.de.

Siehe auch „Natur- und Ressourcenschutz“ und „Umweltfonds“ auf www.fraport.de.

Wesentliche Aspekte: Emissionen, Abwasser und Abfall – Managementansatz

Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unsere Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung haben Umweltmanagementsysteme aufgebaut, in deren Rahmen die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall systematisch erfasst werden. In Antalya, Lima und Ljubljana werden die Managementsysteme ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert (siehe [Managementansatz EN](#), S.44).

Fraport hat bereits 2008 alle Aktivitäten zum Klimaschutz zusammengefasst und sich hierbei 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-/Energieverbrauchs-Controlling dient zur Überprüfung aller Klimaschutzmaßnahmen. Die Fraport AG erhält internationale Anerkennung für ihre Klimaschutzaktivitäten: Der Flughafenbetreiber hat 2015 erneut die dritte von vier Zertifizierungsstufen der Airport Carbon Accreditation vom Dachverband der europäischen Flughafen ACI Europe erreicht. Seit 2006 bringt Fraport seine Klimaberichterstattung im „Carbon Disclosure Project“ (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Im Climate Disclosure Scoring verbesserte sich Fraport gegenüber dem Vorjahr um drei Punkte auf 98 von 100 Punkten.

Die Luftschadstoff-Emissionen und -Immissionen werden kalkuliert beziehungsweise seit dem Jahr 2002 kontinuierlich an zwei eigenen Stationen gemessen. Folgende Maßnahmen zur Reduktion werden durchgeführt: Erhebung emissionsabhängiger Flughafenentgelte auf Basis von Stickoxiden und Kohlenwasserstoff, Einsatz alternativer Antriebstechnologien durch Einführung elektrisch angetriebener Bodenabfertigungsgeräte. Darüber hinaus werden Methoden zur Berechnung von Luftschadstoffemissionen durch Infrastruktur und Flugzeugabfertigung entwickelt.

Das bei der Fraport-Muttergesellschaft im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmitteln verunreinigt. Niederschlagswasser mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter wird zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt.

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 unter anderem die Abfälle in einer hierfür geeigneten Verbrennungsanlage thermisch verwertet oder in einer chemisch-physikalischen Behandlungsanlage entsorgt.

Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen, Abwasser und Abfall siehe „[2015 Kompakt](#)“, S. 60 f.

Die Luftschadstoff-Emissionen werden im Stab „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des strategischen Geschäftsbereichs Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit erfasst. Die CO₂-Emissionen werden in der Abteilung Umweltmanagement erhoben und überwacht. Das Umweltmanagement ist im Zentralen Bereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit angesiedelt, das operative Management des Abwassers dagegen im Servicebereich Integriertes Facilitymanagement. Bei der Fraport-Muttergesellschaft managt eine eigens dafür zuständige Abteilung die Abfallentsorgung.

Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2014](#), Organigramm S. 4, Luftschadstoffe S. 27–29, Abwasser S. 37–38, Abfall S. 46–47 (siehe www.fraport.de im Bereich „Publikationen“).

G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1)

Siehe [G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen \(Scope 1\)](#), S. 12.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen (Scope 2)

Siehe [G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen \(Scope 2\)](#), S. 12.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN17 Weitere indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)

Siehe [G4-EN17 Weitere indirekte Treibhausgasemissionen \(Scope 3\)](#), S. 12.

Der Flugverkehr im Landing- und Take off-Zyklus bis 3.000 ft hat die größten Emissionen (rund 952 Tsd t CO₂). Danach folgen die an- und abreisenden Originärpassagiere (rund 201 Tsd t CO₂), der Energieverbrauch durch Infrastruktur und Fahrzeuge Dritter am Standort (zirka 181 Tsd t CO₂), Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen mit 113 Tsd t CO₂ und Dienstreisen der Beschäftigten der Fraport AG (zirka 0,7 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.

Im Rahmen der Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI werden CO₂-Emissionen für den Scope 3 auch an den Flughäfen Antalya und Ljubljana ermittelt. Weitere Informationen in der [Umwelterklärung 2014](#), Umweltaspekt Klimagase, S. 15 ff. (siehe www.fraport.de im Bereich „Publikationen“).

Entsprechende Angaben für die anderen Konzern-Standorte sind derzeit noch nicht möglich, da die Erhebungen für einen Flughafen sehr komplex sind.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN18 Intensität der Treibhausgasemissionen

Siehe [G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen \(Scope 1\)](#) und [G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen \(Scope 2\)](#), S. 12.

G4-EN19 Reduzierung 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 Flughafenentgelte (siehe „[2015 Kompakt](#)“, S. 58 f.).

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 zwei Prozent pro Jahr bis 2050 beschlossen. Weiterhin beschlossen ist das Ziel, ab 2020 CO₂-neutral zu wachsen.

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI mit dem Ziel, möglichst viele 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 das Level 3 „Optimisation“ erreicht, in dem vor allem ein Stakeholder-Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist. Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3+ „Neutrality“ erreicht. Der Flughafen Ljubljana erreichte im Jahr 2015 durch entsprechende Maßnahmen Level 2 „Reduction“.

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 verbesserte sich im Climate Disclosure Scoring gegenüber dem Vorjahr um drei Punkte auf 98 von 100 Punkten. Siehe auch [G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs](#) S. 52.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN21 NO_x, SO_x und andere signifikante Luftemissionen

Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka

NO_x: 264 t

Benzol: 0,4 t

PM10: 9,3 t

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.

Da die Erhebungen von Kraftfahrzeug- und anderen Emissionen durch Abfertigungsprozesse an einem Flughafen sehr komplex und damit sehr aufwendig sind, werden diese an den Beteiligungs-Flughäfen nicht durchgeführt.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

A05 Luftqualität

Siehe [A05 Luftqualität](#), S. 14.

G4-EN22 Abwassereinleitung

Siehe [G4-EN22 Abwassereinleitung](#), S. 13.

Prozesswasser fällt bei der Fraport AG nicht an.

Für Informationen hinsichtlich Standards, Methoden, Annahmen und Faktoren siehe „[Managementansatz EN](#)“, S. 44.

G4-EN23 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode

Siehe [G4-EN23 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode](#), S. 13.

Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden ist zur Zeit nicht an allen Konzern-Standorten darstellbar.

G4-EN24 Wesentliche Freisetzungen

Siehe G4-EN24 Wesentliche Freisetzungen, S. 14.

Freisetzungen werden von der Muttergesellschaft und dem Flughafen Ljubljana berichtet.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

Siehe AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel, S. 15.

Die bei Fraport anfallenden Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel werden in Kläranlagen behandelt.

Wesentlicher Aspekt: Produkte und Dienstleistungen – Managementansatz

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 beziehungsweise entstehen konnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Programms strategische Ziele gesetzt (siehe „2015 Kompakt“, S. 28 ff.) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten, zum Beispiel für den Klimaschutz (siehe Bericht „2015 Kompakt“, S. 58 ff. sowie www.fraport.de im Bereich „Klimaschutz“), zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität („Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements (vergleiche [Umwelterklärung 2014](#), S. 6 auf www.fraport.de im Bereich „Publikationen“). Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort.

Siehe auch [Managementansatz EN](#), S. 44.

G4-EN27 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen

Seit Ende 2013 existiert ein Rücknahmesystem für Pfandflaschen und Dosen in den beiden Terminals am Flughafen Frankfurt. Nach einem erfolgreichen Testlauf wurden insgesamt 25 Leergutautomaten in Betrieb genommen. Der Pfandbetrag wird dabei an vier gemeinnützige Einrichtungen gespendet. Welche Organisation von der Spende profitiert, entscheidet dabei der Gast selbst.

Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität.

Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Programms strategische Ziele gesetzt (siehe „2015 Kompakt“, S. 28 ff.) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten, zum Beispiel für den Klimaschutz (siehe Bericht „2015 Kompakt“, S. 58 ff. und www.fraport.de im Bereich „Klimaschutz“), zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität (siehe „Umwelt schützen – Biodiversität bewahren“) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements vergleiche [Umwelterklärung 2014](#), S. 6 auf www.fraport.de im Bereich „Publikationen“.

Relevanter Aspekt: Compliance

G4-EN29 Sanktionen wegen Umweltverstößen

Es liegen bei der Fraport AG keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht-monetären Strafen bewährt worden sind. Auch die Beteiligungen berichten von keinen Verstößen.

Wesentlicher Aspekt: Transport – Managementansatz

Die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – generiert 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 14,5 Prozent im Jahr 2015. 2015 nutzten 30 Prozent der Originärpassagiere 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 35,4 Prozent im Jahr 2015, dagegen im Jahr 1999 bei nur 23,6 Prozent.

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 dem [Aspekt Transport](#), S. 15 zu finden.

G4-EN30 Wesentliche 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 (vergleiche [Umwelterklärung 2014](#), Umweltaspekt Verkehr, S. 24 ff. auf www.fraport.de im Bereich „Publikationen“).

Eine Auflistung der Kennzahlen befindet sich unter [G4-EN30 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr](#), S. 15.

Für die Fraport-Muttergesellschaft und den Konzern werden die CO₂-Emissionen durch den Verkehr auf dem Flughafengelände unter „G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen“, S. 12 und „G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen“, S. 12 berichtet. Die Luftschadstoff-Emissionen sind unter „G4-EN21 NO_x, SO_x und andere signifikante Luftemissionen“, S. 50 zu finden.

Aspekt: Intermodalität (Airport Operators Sector Disclosures)

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. 2015 nutzten beispielsweise 30 Prozent aller Originärpassagiere die Bahn zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 35,4 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. 2015 nutzten rund 30 Prozent der Beschäftigten den öffentlichen Personennahverkehr (S- und Regional-Bahn sowie öffentliche Busse).

Zudem optimieren wir die Frachtlogistikette 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 (vergleiche [Umwelterklärung 2011](#), S. 23 ff. auf www.fraport.de im Bereich „Publikationen“).

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 39 Prozent (2015).

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter dem [Aspekt Transport](#), S. 15 zu finden.

Aspekt: Lärm (Airport Operators Sector Disclosures)

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 für Bewegungen in der Nachtzeit ein zusätzlicher Nachtzuschlag zu entrichten ist. Dieser ist in der Nachtkernzeit (23:00–04:59 Uhr) nochmals höher als in den Nachtrandstunden (22:00–22:59 und 05:00–05:59 Uhr). Durch die zusätzlichen Lärmrentgelte in der Nachtzeit soll neben dem wirtschaftlichen Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge zusätzlich ein Anreiz gegeben werden, Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag zu verlagern. Nach der aktuell geltenden Entgeltordnung für den Frankfurter Flughafen sind um durchschnittlich 3,2 Prozent höhere Start- und Landeentgelte zu entrichten als nach der Vorgängerregelung. Die Spreizung zwischen laut und leise wurde weiter verstärkt, wobei besonders laute Maschinen überdurchschnittlich belastet werden. Hier waren die Entgelte um 8 Prozent angehoben worden, während sie bei den leisesten Maschinen lediglich um 2,7 Prozent angestiegen sind.

Bereits vor Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn wurden lärmmentlastende Flugverfahren entwickelt und erprobt. Seit Gründung des Forum Flughafen und Region (FFR) ist ein dort angesiedeltes Expertengremium mit Vertretern aus Kommunen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, dem Flughafen (Fraport AG), Politik und Wissenschaft Treiber dieser Aktivitäten zum aktiven Schallschutz.

Ein erstes Maßnahmenpaket umfasste sieben lärmmindernde Verfahren. Diese wurden durch die am 29. Februar 2012 unterschriebene Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ um 19 Maßnahmen erweitert (siehe „Schallschutz“ auf www.fraport.de).

Innerhalb der kontinuierlichen Mitarbeit in dem Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ hat Fraport für die Konzeption und Durchführung einzelner dieser Maßnahmen die Federführung übernommen. Eine dieser Maßnahmen ist die Anhebung des Anflugwinkels auf die Landebahn Nordwest um 0,2 Grad. Durch diese Maßnahme vergrößert sich die Überflughöhe über besiedelten Gebieten ab der Entfernung, in der der Leitstrahl des Instrumentenlandesystems üblicherweise aus dem horizontalen Zwischenanflug heraus erreicht wird. Bei der für die Landebahn Nordwest aktuell geltenden Zwischenanflughöhe von 5.000 Fuß ergibt sich ab einer Entfernung zum Flughafen von rund 27 km eine gegenüber dem 3,0 Grad-Anflug größere Flughöhe.

Die Fraport AG hat die Landebahn Nordwest pro Betriebsrichtung mit zwei Instrumentenlandesystemen (ILS) für die Anflugwinkel 3,0 und 3,2 Grad ausgerüstet. Bei Anflügen mit Rückenwind oder schlechten Wetterbedingungen ist aus Sicherheitsgründen der bisherige Winkel von 3,0 Grad beizubehalten. Der ab Oktober 2012 durchgeführte Probetrieb hat gezeigt, dass es bei Anwendung des 3,2 Grad-Anflugs weder zu einer erhöhten Anzahl von Durchstartvorgängen noch zu Verspätungen bei ankommenden Flugzeugen kommt. Auswertungen des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) an insgesamt sieben Lärmmessstationen der Fraport AG und des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) ergaben eine Reduktion des Maximalschallpegels der Überflüge von 0,5–1,5 dB (A) in Abhängigkeit von der Lage der Messstation und des Flugzeugtyps. Inzwischen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den zeitlich unbeschränkten Regelbetrieb auf der Landebahn Nordwest genehmigt.

Die Nutzungsrate des 3,2 Grad-Anflugs auf der Landebahn Nordwest liegt bei rund 70 Prozent, wobei sie wegen des Zusammenhangs von Wetterbedingungen und Betriebsrichtung bei BR 07 höher ist als bei BR 25. Die Investitionskosten für die zusätzlichen ILS-Anlagen betragen 3,2 Mio €.

Künftig sollen auch auf den „alten“ Landebahnen unseres Flughafens steilere Anflüge möglich werden. Wie bei der Landebahn Nordwest lässt sich dies allerdings nicht erreichen, weil für weitere ILS-Anlagen hier die zu deren Aufstellung notwendigen Freiräume fehlen. Stattdessen setzen wir mit GBAS auf eine ganz neue Technologie. Das Kürzel steht für „Ground Based Augmentation System“, eine Technologie, mit der satellitengestützte Präzisionsanflüge möglich sind. Als erstes internationales Drehkreuz in Europa hat unser Flughafen das neue Anflugsystem in Betrieb genommen. Ein großer Vorteil des Systems besteht darin, dass mit nur einer Bodenstation unterschiedliche Anflugverfahren für alle Landebahnen und beide Betriebsrichtungen angeboten werden können. Um das System umfassend nutzen zu können, ist neben der technischen Ausstattung am Boden allerdings eine entsprechende Ausrüstung der Flugzeuge notwendig. Aktuell sind dies insbesondere die Flugzeugtypen Airbus A380, Boeing 747-8, 787 und 737 NG. Nach einer umfassenden Systemerprobung in Kooperation mit Betreibern dieser Flugzeugmuster wollen wir ab Frühjahr 2017 GBAS-unterstützte 3,2 Grad-Anflüge auf allen Landebahnen anbieten. Für Errichtung und Inbetriebnahme der GBAS-Bodenstation haben wir rund 2,5 Mio € investiert.

Weitere Beispiele für aktuell in Entwicklung oder Erprobung befindliche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind Verfahren für einen kontinuierlichen Steigflug (Continuous Climb Operations (CCO)) und die Entwicklung noch steilerer Anflugverfahren.

Auch der Fluglärm „auf Ebene Null“ steht in unserem Fokus. So stellt Umkehrschub mit höheren Laststufen, je nach Ausbreitungsbedingungen, in naheliegenden Wohngebieten ein wahrnehmbares Lärmereignis dar. Deshalb darf die Nutzung von Umkehrschub am Flughafen Frankfurt nur aus Sicherheitsgründen erfolgen. Wir beabsichtigen, durch ein automatisiertes Monitoring eine systematische Auswertung über die Nutzung von Umkehrschub mit höheren Laststufen zu ermöglichen, um gegebenenfalls missbräuchliche Nutzungen zu detektieren und zu unterbinden. Fraport entwickelt hierzu als erster Flughafen weltweit ein Detektionssystem, das auf dem gekoppelten Einsatz von Mikrofonanlagen basiert. 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 Mio € 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 konnten solche Aufwendungen schon vor dem Jahr 2016 (gesetzlicher Anspruch) beantragt und in Anspruch genommen werden. Das Budget wird durch das Land Hessen und Fraport bereitgestellt. Nach Inkrafttreten der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (3. FlugLSV) im August 2013 ist nun auch der Anspruch auf Entschädigung für fluglärmbedingte Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen geregelt. Ein Anspruch besteht dem Grundsatz nach für Grundstücke, die innerhalb der Tagschutzzone 1 des Flughafens gelegen sind.

Seit mehr als 50 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 29 stationäre Messstationen und drei mobile Messanlagen. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen wie zum Beispiel die Routenbelegungen oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung des Start- und Landebahnsystems veröffentlichen wir im Internet unter www.fraport.de. Die Messergebnisse bilden zudem die Grundlage zur Berechnung der lärmbezogenen Start- und Landeentgelte.

Mit der neuen Anwendung FRA Map wird es den Internetnutzern ermöglicht, sich auf Basis berechneter Fluglärmwerte ein individuelles Bild über die eigene Fluglärmsituation zu machen. Die interaktive Karte bietet Informationen zu vielfältigen Themen und lässt sich per Adresseingabe betroffenen spezifisch fokussieren. Über eine Funktion „Fluglärmsteckbrief“ werden die für die eingegebene Adresse fluglärmrelevanten Daten kompakt zusammengestellt.

Im Januar 2016 veröffentlichte Fraport den aktuellen Schallschutzbericht über die zurückliegende Sommerflugplanperiode 2015. Dieser informiert zweimal pro Jahr ausführlich über die Entwicklung der Fluglärmbelastung in der Region und stellt die Fortschritte beim Schallschutz am Frankfurter Flughafen dar. In der zurückliegenden Sommerflugplanperiode 2015 lag die Zahl der Flugbewegungen um 1,4 Prozent über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Dennoch sind die Dauerschallpegel an den meisten Fraport-Fluglärmmessstellen unverändert geblieben. An einigen Messstationen im Osten und Westen ergaben sich sogar Minderungen der Dauerschallpegel tagsüber. An den Anflugmessstationen im Westen begründet insbesondere der Rückgang des Ostbetriebsanteils von 34,8 Prozent im Sommer 2014 auf 31,9 Prozent im Sommer 2015 den Rückgang der Dauerschallpegel. An den Messstationen 01 Offenbach-Bieber und 02 Offenbach-Lauterborn im Osten wurden 2015 geringere Dauerschallpegel gemessen als 2014, wenngleich die Anzahl der Anflüge über diese Messstationen zunahm. Eine aktive Schallschutzmaßnahme, welche an den von Lufthansa betriebenen Airbus-Flugzeugen A319, A320 und A321 umgesetzt wurde, ist hierfür verantwortlich. Die Maßnahme zur Senkung der Schallemission der Flugzeuge besteht darin, eine Art Windabweiser, die sogenannten Wirbelgeneratoren, vor Entlüftungsöffnungen an der Unterseite des Tragflügels anzubringen. Diese verhindern ein gleichmäßiges Überströmen der Öffnungen und damit die Entstehung tonaler Umströmungsgeräusche. Da die Lufthansa mit der A320-Familie tagsüber knapp 40 Prozent aller Bewegungen in Frankfurt durchführt, wirkt sich diese Maßnahme insbesondere am Tag lärmmindernd aus. Insgesamt liegt das derzeitige Lärmniveau unter den prognostizierten Werten des Ausbaufalls.

Die Fraport AG unterstützte die vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) initiierte, über einen Zeitraum von fünf Jahren durchgeführte und im Oktober 2015 fertiggestellte Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition and Health“, deutsch etwa „Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit“)

Ziel der NORAH-Studie war es, eine möglichst umfassende und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung zu erhalten. Die auf dieser Grundlage nun vorgestellten wissenschaftlich sehr validen Ergebnisse zeigen dabei im Vergleich zu früheren wissenschaftlichen Annahmen bemerkenswerte neue Erkenntnisse.

Die Ergebnisse der verschiedenen Studienmodule auf den Punkt gebracht lässt sich sagen, dass die gesundheitlichen Risiken durch Fluglärm minimal und damit geringer als bisher angenommen sind. So konnte die der Studie zu Grunde liegende Ausgangsthese eines Wirkzusammenhangs zwischen Fluglärm und einer Gesundheitsgefährdung durch Blutdruckerhöhung nicht bestätigt werden, zudem wurde für die Gesamtgruppe kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Belastung durch Fluglärm und dem Herzinfarkt- oder Schlaganfallrisiko festgestellt. Die Gesundheit der Flughafen-Anwohner wird demnach durch den Luftverkehr generell nicht signifikant beeinträchtigt. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern und auch im Vergleich zu früheren Studien ergab die NORAH-Studie insgesamt die geringsten Risikoerhöhungen durch Fluglärm. Zudem waren diese Risikoerhöhungen, entgegen früherer Annahmen, überwiegend nicht signifikant.

Diese neuen und von bisherigen Studien abweichenden Ergebnisse sind durch die hohen wissenschaftlichen Standards der Studie, zu denen umfangreiche Qualitätskontrollen gehörten, besonders gesichert.

AO7 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten

Siehe [AO7 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten](#), S. 16.

An anderen Konzern-Standorten existieren keine gesetzlichen Vorgaben und keine Berechnungsgrundlagen für die Kalkulierung von Anzahl und Anteil von Anwohnern, die von Fluglärm betroffen sind.

Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich ökologischer Aspekte

G4-EN34 Formelle Beschwerden bezüglich ökologischer Auswirkungen

Es liegen keine Beschwerden bezüglich ökologischer Auswirkungen vor.

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren

Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Managementansatz LA

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 <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

Als wesentlich wurden folgende GRI-Aspekte definiert: Beschäftigung, Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnis, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aus- und Weiterbildung, Vielfalt und Chancengleichheit, Gleicher Lohn für Frauen und Männer (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 27 sowie [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder](#), S. 35 f.).

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. Für Mitarbeiter auf dem Vorfeld wurde das im Jahr 2013 begonnene Fahrsicherheitstraining mit Blick auf spezifische Unfallrisiken fortgeführt. Ein weiteres Veranstaltungsangebot für diesen Personenkreis stellten die angebotenen Blitzschutzseminare dar. Dort konnten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über elektrostatische Entladungen, Gefahren durch Gewitter und entsprechende Schutzmaßnahmen informieren. Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2015 das Schwerpunktthema „Verkehrssicherheit“. Im Rahmen eines Sicherheitstages wurden die Auszubildenden des ersten Lehrjahres der Fraport AG rund um das Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz informiert. Themenschwerpunkte waren unter anderem Ergonomie und richtiges Heben und Tragen.

Ziele und Maßnahmen finden Sie im Programm in „2015 Kompakt“, S. 28 ff.

Informationen zur organisatorischen Verantwortung, zu Monitoring und Nachverfolgung sowie zu zentralen Chancen und Risiken werden unter [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff. aufgeführt.

Siehe auch Beschäftigte in „2015 Kompakt“, S. 42 ff.

Wesentlicher Aspekt: Beschäftigung – Managementansatz

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus ist die Fraport AG neben dem Standort Frankfurt an 13 Flughäfen auf vier Kontinenten in Form von Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen vertreten (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 25). 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.

Grundsätze und Programme in Bezug auf Einstellung von lokalem Personal durch den Flughafenbetreiber und Kontraktoren, 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.

Siehe auch „Beschäftigte“ in „2015 Kompakt“, S. 42 ff.

Siehe [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.

G4-LA1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation

Siehe G4-LA1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation, S. 19.

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.

G4-LA2 Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert. Mehr als 80 Prozent des Umsatzes erwirtschaftete Fraport 2015 am Standort Frankfurt.

Fraport bietet den Beschäftigten eine Reihe übertariflicher Leistungen (siehe <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/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.

Auch unsere wesentlichen, beherrschten Flughafenbeteiligungen können übertarifliche Leistungen vorweisen. So gewährt Fraport Twin Star seinen Mitarbeitern – unabhängig der Betriebszugehörigkeit, aber ggf. anteilig nach dem Beschäftigungsumfang – zusätzliche Sozialleistungen (Zusatzgehaltsbestandteile für Altersvorsorge, Ernährung, etc.), Gesundheitsförderungen (Beteiligung an Gesundheitsmaßnahmen, tarifliche Krankenzusatzversicherung, etc.), aber auch Maßnahmen wie Betriebssport, Fortbildungsmöglichkeiten und Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel.

Unsere peruanische Beteiligung Lima Airport Partners steht dem in nichts nach. Die Angestellten erhalten – grundsätzlich unabhängig ihres Beschäftigungsverhältnisses – ein über dem Landesniveau liegendes Gehalt; zudem existiert ein umfangreiches Programm („Club LAP“) freiwilliger Zusatzleistungen. Dieses besteht aus sechs Kategorien, welche die Bereiche Arbeits- und Privatleben, Familie, Gesundheit, Freizeit und das finanzielle Wohlergehen der Mitarbeiter abbilden. Leistungen wie ein erhöhter Deckungsumfang bei Kranken- und Lebensversicherungen, der betriebliche Bustransport, Möglichkeiten zur Beteiligung an Fitness- und Sportangeboten sowie zusätzliche freie Tage zur Förderung der Work-Life-Balance sind beispielhaft für den Inhalt des Programms.

Aerodrom Ljubljana bietet seinen Angestellten ebenso diverse zusätzliche Leistungen. Hierunter fallen die Übernahme von und Beteiligung an Zusatzversicherungen (Altersvorsorge, Unfallversicherung), die Gewährung von Zeitkontingenten und flexiblen Arbeitszeiten, die soziale Unterstützung bei familiären Ereignissen und Gesundheitsförderung in Form von vorbeugenden Maßnahmen und Betriebssport. All diese Leistungen werden unabhängig der Betriebszugehörigkeit gewährt.

Wesentlicher Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis – Managementansatz

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 99 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 sicherheitsrelevanten Bereiche wie die Sicherheitskontrollen, die Flughafensicherheit und die betriebliche Sicherheit. Auf andere Vertragspartner wie auch die Kunden unserer Flughäfen können wir in Bezug auf die Arbeitszufriedenheit keinen Einfluss ausüben.

Siehe G4-11 Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen, S. 30.

Siehe G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards, S. 37 ff.

G4-LA4 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 im Jahr 2015 insgesamt 41 Sitzungen und drei außerordentliche Sitzungen statt, der Konzernbetriebsrat hat zehn ordentliche 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.

Wesentlicher Aspekt: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Managementansatz

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 Präventionskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternden Belegschaft insgesamt und speziell auf den Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in operativen Bereichen durch längere Erwerbsbiographien zugeschnitten sind.

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.

Darüber hinaus lag ein Schwerpunkt der Präventionsarbeit auf der Reduktion der für den Muskel-Skelett-Apparat belastungsintensiven Arbeiten. Durch den Einsatz von innovativen Technologien sollen hierbei die Arbeitsplätze optimiert werden. Erfolgreich wurde hier das System der Vakuumhebehilfe im Betrieb ausgerollt und es wurden weitere Techniken hinsichtlich ihrer Einsatzmöglichkeit überprüft.

Der Umgang unserer Beschäftigten mit Gefahrstoffen ist – wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fremdfirmen – insbesondere in 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. Alle Gefahrstoffe durchlaufen hierbei Produktbewertungen, bei denen potenzielle Einsatzfelder eingehend geprüft werden.

Baustellen bergen nach wie vor hohe Unfallrisiken. Aus diesem Grund erfordern Arbeitsschutzmaßnahmen nach wie vor die volle Aufmerksamkeit des Auftraggebers und der ausführenden Unternehmen. 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.

Auch 2015 haben die Beschäftigten im Bereich Arbeitsschutz vielfältige Beratungsleistungen erbracht. Neben der Betreuung von vielen kleineren und mittleren Bauprojekten stand die Begleitung des Projekts Neubau Terminal 3 im Fokus. Insbesondere die Konzeption von Einrichtungen zur Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten hat aufgrund der Projektdimension viel Zeit in Anspruch genommen.

Wo Fraport mit externen Unternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen unter den Beteiligten abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt. Hierzu hat das Unternehmen in der Vergangenheit wirkungsvolle Prozesse etabliert.

Die Unfallentwicklung zeigt, dass wir mit unserer Arbeit auf dem richtigen Weg sind. Aus diesem Grund wurde der begonnene Weg auch 2015 mit Erfolg fortgesetzt.

Auf dem Vorfeld wickeln wir eine hohe Zahl an Fracht- und Personentransporten ab, daher liegt ein Fokus 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 hochinfektösen 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.

Die Rahmenbedingungen für die Gesundheit der Beschäftigten am Flughafen Frankfurt positiv gestalten – das ist der klare Auftrag für alle betrieblichen Akteure im Gesundheitsschutz. Koordiniert und konzipiert wird dies durch das Fraport-Gesundheitsmanagement (FGM). Mit innovativen Konzepten und Instrumenten (siehe „Maßnahmen Gesundheitsmanagement“ auf www.fraport.de im Bereich „Publikationen“) wird dabei eine Begrenzung oder Umkehr der wegen vielfältiger Einflussfaktoren grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote angestrebt.

Die Angebote stehen den Beschäftigten der Fraport AG und teilweise ihren Familienmitgliedern offen.

Unsere Sicherheitskonzepte entwickeln wir auf Basis einer systematischen Beurteilung möglicher Gefährdungen kontinuierlich weiter. Neben der technischen Sicherung der Arbeitsplätze spielen das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Eigenverantwortung dabei eine wichtige Rolle. Deshalb führt Fraport regelmäßig Sicherheitsschulungen durch. Für Mitarbeiter auf dem Vorfeld wurde das im Jahr 2013 begonnene Fahrsicherheitstraining mit Blick auf spezifische Unfallrisiken fortgeführt. Ein weiteres Veranstaltungsangebot für diesen Personenkreis stellten die angebotenen Blitzschutzseminare dar. Dort konnten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über elektrostatische Entladungen, Gefahren durch Gewitter und entsprechende Schutzmaßnahmen informieren. Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2015 das Schwerpunktthema „Verkehrssicherheit“. Im Rahmen eines Sicherheitstages wurden die Auszubildenden des ersten Lehrjahres der Fraport AG rund um das Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz informiert. Themenschwerpunkte waren unter anderem Ergonomie und richtiges Heben und Tragen.

G4-LA5 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte

Eine Übersicht des Anteils der in Arbeitsschutzausschüssen vertretenen Mitarbeiter befindet sich unter [G4-LA5 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte](#), S. 21.

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, die leitende Betriebsärztin, die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit, 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. 2015 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 2015 für den Konzern vereinbart. Feste Mitglieder sind die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit, die leitende Betriebsärztin, die Konzernschwerbehindertenvertretung und der Konzernbetriebsrat sowie alle Geschäftsführungen der Mehrheitsbeteiligungen am Standort Frankfurt. Im Jahr 2015 traf sich der K-ASA zweimal. 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.

G4-LA6 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle

Eine Auflistung der Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheiten befindet sich unter [G4-LA6](#), S. 21.

Die Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Arbeitsunfällen erfolgt gemäß dem Deutschen Arbeitssicherheitsgesetz.

Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.

G4-LA7 Arbeitnehmer mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung

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.

Wesentlicher Aspekt: Aus und Weiterbildung – Managementansatz

Siehe Bericht „2015 Kompakt“, S. 44 f. und <http://www.fraport.de/de/karriere/schueler/ausbildung.html> sowie <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/personalentwicklung.html>.

G4-LA9 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

Siehe [G4-LA9 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte](#), S. 22.

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.

G4-LA11 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

Siehe [G4-LA11 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung](#), S. 22.

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

Wesentlicher Aspekt: Vielfalt und Chancengleichheit – Managementansatz

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und fördert 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 Bericht „2015 Kompakt“, S. 44 f. und <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/diversity.html>.

Die Arbeit des Diversity-Managements konzentrierte sich im Jahr 2015 einerseits auf die Entwicklung einer passenden Diversity-Strategie und andererseits auf die weitere Sensibilisierung im Hinblick auf Erkennen und Wertschätzen von Vielfalt durch unter anderem impulsgebende Aktivitäten und Veranstaltungen (Auswahl):

> **Beteiligung am 3. Deutschen Diversity-Tag**

Fraport beteiligte sich auch 2015 am Deutschen Diversity-Tag. Im Rahmen eines Workshops und eines Impulsvortrags wurde die Frage „Generationen bei Fraport – Fit für die Zukunft?“ diskutiert.

> **Partnerschaftlichkeit in Beruf und Familie/Kind und Karriere**

Fraport beteiligt sich seit 2015 in einem unternehmensübergreifenden Väternetzwerk. Mit dem Impulsworkshop zum Thema „Kind und Karriere – wie geht das bei Fraport?“ zu dem zum gleichen Anteil Männer/Väter und Frauen/Mütter gezielt eingeladen wurden, startete zu Beginn des Jahres 2015 das Väternetzwerk bei Fraport. Diverse Veranstaltungen, an denen ausschließlich Väter teilnahmen, fanden verteilt über das Jahr statt.

> **Netzwerke von Beschäftigten bei Fraport**

Neben dem neuen Väternetzwerk treffen sich regelmäßig das Frauennetzwerk „connect“ für die Top-Führungsfrauen bei Fraport und das schon lange bestehende Frauennetzwerk „Fortissima“, das von Frauen aus den technischen Bereichen bei Fraport ins Leben gerufen wurde. Das LGBT-Netzwerk („L“esbian, „G“ay, „B“isexual, „T“ransgender) entwickelt sich, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch aus den Konzerngesellschaften engagieren und tauschen sich aus. Das Netzwerk Beruf und Pflege hat ein neues Format des kollegialen Austauschs gefunden und trifft sich regelmäßig im Rahmen eines Pflegecafés in der Unternehmenszentrale.

> **Fest der Abrahamischen Religionen am Flughafen Frankfurt**

Das Fest der Abrahamischen Religionen hat eine langjährige Tradition am Flughafen Frankfurt. Im November feierten Vertreter von Christen, Juden und Muslimen sowie über 60 geladene Gäste bereits zum 15. Mal das gemeinsame Fest.

> **IFTAR beim Mitarbeiterfest „Airborne 2015“**

2015 fiel der Beginn des Fastenmonats Ramadan auf das von Fraport alle zwei Jahre organisierte Mitarbeiter- und Familienfest „Airborne“. Damit die Beschäftigten muslimischen Glaubens und ihre Familienangehörigen sowohl das Mitarbeiterfest besuchen, aber auch IFTAR feiern können, wurde im Kulturzelt ein gemeinsames Fastenbrechen ausgerichtet.

G4-LA12 Zusammensetzung Beschäftigte

Siehe [G4-LA12 Zusammensetzung Beschäftigte](#), S. 23 f.

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.

Wesentlicher Aspekt: Gleiche Bezahlung für Frauen und Männer – Managementansatz

Als international ausgerichtetes Unternehmen fördert Fraport die Vielfalt in seiner Belegschaft und handelt nach dem Prinzip der Gleichheit und lehnt jede Form der Diskriminierung ab (siehe Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG).

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. Außerdem erfolgt die Bewertung einer Stelle in der Regel bevor diese Stelle ausgeschrieben wird.

Siehe [G4-LA13 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen](#), S. 62.

Siehe [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.

G4-LA13 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da über 90 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen.

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) geforderten Logib-D-Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG zu Beginn des Jahres 2014 attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnimmt.

Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich Arbeitspraktiken

G4-LA16 Formelle Beschwerden bezüglich Auswirkungen auf Arbeitspraktiken

Über die Ombudsfrau der Fraport AG erhielt die Compliance Abteilung einen anonymen Hinweis, dass es im Winterdienst (Saison 2014/2015) zu wiederholten Arbeitszeitüberschreitungen gekommen sei.

Fraport hat nach interner Aufklärung vor dem Regierungspräsidium Darmstadt (RP Darmstadt) den Verstoß eingeräumt. Gemäß RP Darmstadt wurden die Arbeitnehmer über die Grenzen der Arbeitszeit hinaus ordnungswidrig beschäftigt, was nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 ArbZG eine Ordnungswidrigkeit darstellt.

Die festgestellten Arbeitszeitüberschreitungen (in 1,3 Prozent der Einsätze) sind in Relation zu setzen zu der Gesamtzahl der Einsätze von Winterdienst-Mitarbeitern im Zeitraum 1. November 2014 bis 31. Januar 2015.

Das RP Darmstadt hat für diese Verstöße eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld erteilt. Fraport hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, um solche Arbeitszeitverstöße zukünftig zu vermeiden.

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG keine Beschwerden von Lieferanten im Zusammenhang mit Arbeitspraktiken.

Menschenrechte

Managementansatz HR

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 <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

Als wesentlich wurden folgende GRI-Aspekte definiert: Investitionen, Gleichbehandlung, Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen sowie Prüfung (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 27 sowie [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder](#), S. 35 f.).

Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1 – 4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Um den gestiegenen Compliance-Anforderungen gerecht werden zu können, hat Fraport seit 2012 spezielle E-Learning-Kurse entwickelt, mit deren Einführung im Februar 2013 begonnen wurde. Sie sollen die positive Fraport-Wertekultur sowie unsere Beschäftigten in ihrem korrekten Verhalten unterstützen und über die Vielfalt von Themen im Compliance-Bereich informieren.

Ziele und Maßnahmen finden Sie in „Unser Programm“ in „2015 Kompakt“, S. 28 ff. Informationen zur organisatorischen Verantwortung, zu Monitoring und Nachverfolgung sowie zu zentralen Chancen und Risiken werden unter [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#) aufgeführt, S.37 ff.

Siehe auch Beschäftigte in „2015 Kompakt“, S. 42 ff., Unser Konzern, S. 14.

Wesentlicher Aspekt: Investitionen – Managementansatz

Konzernweit zielt Fraport darauf, am Wachstum des Luftverkehrsmarktes zu partizipieren. Durch die Umsetzung von Investitionen hat Fraport in den vergangenen Jahren seine Kapazitäten am Standort Frankfurt und darüber hinaus deutlich gesteigert (siehe [Geschäftsbericht 2015](#), S. 32). Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert. Mehr als 80 Prozent des Umsatzes erwirtschaftete Fraport 2015 am Standort Frankfurt.

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland.

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl der Zulieferer sind unter anderem die folgenden Vergabegrundsätze auf Basis § 97 GWB:

- > Wettbewerbsgrundsatz (möglichst vielen Bietern ist in einem formalisierten Verfahren die Gelegenheit zu geben, ihre Leistung anzubieten)
- > Transparenzgrundsatz (allen Bietern sind die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen; in einem laufenden Vergabeverfahren darf die gewählte Verfahrensart nicht geändert werden)
- > Gleichheitsgrundsatz/Diskriminierungsverbot (alle Bieter sind gleich zu behandeln)
- > Gebot der Losvergabe (umfangreiche Aufträge sollen in einzelne Fach- und Teillöse aufgeteilt 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)

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 <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

Für das Projekt Ausbau Süd (PAS) wurde eine spezifische Compliance-Geschäftspartnerprüfung etabliert. Ziel ist, durch bessere Kenntnisse über zukünftige potenzielle Geschäftspartner Compliance-Risiken (zum Beispiel Korruption, Preisabsprachen, Betrug) zu minimieren und potenzielle Interessenskonflikte aufzudecken. Der in 2015 etablierte Prozess sieht ein mehrstufiges, risikobasiertes Vorgehen vor, bei dem auch Integritätschecks durch externe Dienstleister vorgenommen werden.

Außerdem wurde 2015 im Bereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) eine Compliance-Due Diligence als Regelprozess eingeführt, sodass wesentliche Compliance-Aspekte, wie zum Beispiel die Compliance-Geschäftspartnerprüfung bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden (siehe [G4-HR1](#), S. 64).

Siehe auch [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.

G4-HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln

Im Berichtszeitraum wurden erhebliche 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 wäre. So hat Fraport im Herbst 2015 drei Konzern-Unternehmen für den geplanten Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regionalflughäfen gegründet. Die Konzessionsverträge zum Betrieb der Flughäfen unterschrieb Fraport am 14. Dezember 2015.

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 <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

2015 wurde im Bereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) eine Compliance-Due Diligence als Regelprozess eingeführt, sodass wesentliche Compliance-Aspekte, wie zum Beispiel die Compliance-Geschäftspartnerprüfung bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden. Durch die Verpflichtung zur Übernahme der Konzern-CMS-Richtlinie für alle vollkonsolidierten Beteiligungsgesellschaften ist zudem sichergestellt, dass die Fraport Standards für das Compliance-Management-System in den betroffenen Beteiligungsgesellschaften umgesetzt werden.

Wesentlicher Aspekt: Gleichbehandlung – Managementansatz

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 für den Fraport-Konzern konkretisiert (siehe <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/diversity.html>).

G4-HR3 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen

Im Berichtszeitraum erfolgten keine Klagen mit Bezug auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG).

Wesentlicher Aspekt: Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen – Managementansatz

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 über 99 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst.

Siehe G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards, S. 37 ff.

G4-HR4 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 ist.

Über unsere Verhaltenskodizes verpflichten wir sowohl unsere eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf diese Standards (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

Lieferanten aus Ländern mit einem erhöhten Risiko („countries of concern“) werden gesondert geprüft. 2015 haben wir keinerlei Aufträge an Unternehmen in sogenannten „countries of concern“ vergeben.

97 Prozent des Auftragsvolumens 2015 betraf Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland, 2,5 Prozent wurden innerhalb der EU beauftragt, die übrigen 0,5 Prozent in Ländern wie den USA und der Schweiz. In diesen Ländern gelten ähnliche Rechtsgrundsätze und Normen.

Siehe auch [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.

Relevanter Aspekt: Kinderarbeit

G4-HR5 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 (siehe [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.).

97 Prozent des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft stammt 2015 von Lieferanten und Dienstleistern mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland, 2,5 Prozent aus innerhalb der EU und 0,5 Prozent aus Ländern wie den USA und der Schweiz. In diesen Ländern gelten diesbezüglich ähnliche Rechtsgrundsätze und Normen.

Relevanter Aspekt: Zwangs- oder Pflichtarbeit

G4-HR6 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.

97 Prozent des Auftragsvolumens 2015 stammt von Lieferanten und Dienstleistern mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland, 2,5 Prozent aus innerhalb der EU und 0,5 Prozent aus Ländern wie den USA und der Schweiz. In diesen Ländern gelten ähnliche Rechtsgrundsätze und Normen.

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 daran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren (siehe [G4-56 Werte, Grundsätze, Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.).

Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei. Fraport unterstützt hier im Rahmen der Möglichkeiten, indem sie zum Beispiel entsprechende Videoauswertungen unter Einhaltung der rechtlichen Beschränkungen zugänglich macht. 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 (zehn Minuten) genannt. Dies 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.

Relevanter 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 Flughafenbetreiber (§ 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 (das heißt Personen- und Handgepäckkontrollen sowie die Reisegepäckkontrollen) durchzuführen.

Der Flughafenbetreiber 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 Flughafengelände muss den vorgeschriebenen Sicherheitsstandards genügen. Diese richten sich nach den Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes sowie den gültigen EU-Bestimmungen und sind hinsichtlich ihrer Kritikalität in unterschiedlich zu sichernde Bereiche unterteilt. Dem Flughafenbetreiber obliegt die Verantwortung der Durchführung von Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie der Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Sicherheitsbereichs (Critical Parts). Dazu gehören auch die Kontrolle sogenannter Flughafenlieferungen (Lieferungen von Gütern, die nicht an Bord eines Flugzeuges verbracht werden, in die Critical Parts) und die Kontrolle der 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 muss die ihr obliegenden Eigensicherungspflichten gemäß § 8 LuftSiG in einem Luftsicherheitsplan darstellen. Dieser muss vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung als Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

Die Fraport AG hat in einer Arbeitsgruppe mit Mitarbeitern der für Datenschutz, Produktmanagement Video, dem Anforderungsmanagement, den Nutzern der zuständigen Bereiche und der Unternehmenssicherheit unter Beteiligung des Betriebsrates ein Rollen- und Berechtigungskonzept für den Einsatz und die Nutzung von Videotechnik auf dem gesamten Flughafengelände erstellt und weiter optimiert. Auch die Mitnutzung von Fraport-Videotechnik durch die Behörden ist dort geregelt.

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 (VB) durch die nutzenden Bereiche basiert. Der VB des Bereiches Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit (FTU) ist vom Vorstand beauftragt, zentral die Videobeauftragten aus den Bereichen zu koordinieren. Ebenso werden sämtliche Behördenangelegenheiten durch den FTU VB gesteuert.

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 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 des Umgangs mit den 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, sodass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

Alle Sicherheitsmitarbeiter müssen nach gesetzlichen Vorgaben geschult und behördlich zugelassen sein. Darüber hinaus müssen sich alle Mitarbeiter mit Zugang zu Sicherheitsbereichen in regelmäßigen Abständen einem Sicherheitsbewusstseinstraining unterziehen.

G4-HR7 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.

Relevanter Aspekt: Rechte der indigenen Bevölkerung

G4-HR8 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern

Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen.

Wesentlicher Aspekt: Prüfung – Managementansatz

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 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

2015 wurde im Bereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) eine Compliance-Due Diligence als Regelprozess eingeführt, sodass wesentliche Compliance-Aspekte, wie zum Beispiel die Compliance-Geschäftspartnerprüfung bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden. Durch die Verpflichtung zur Übernahme der Konzern-CMS-Richtlinie für alle vollkonsolidierten Beteiligungsgesellschaften ist zudem sichergestellt, dass die Fraport Standards für das Compliance-Management-System in den betroffenen Beteiligungsgesellschaften umgesetzt werden.

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden (siehe [G4-HR 12 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte](#), S. 68). Aus diesem Grund mussten keine Nachbesserungen erfolgen.

Siehe auch [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff.

G4-HR9 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren

Im Berichtszeitraum war keine der Beteiligungen Gegenstand einer Bewertung und/oder Folgenabschätzung hinsichtlich Menschenrechten.

Siehe auch „Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB“ ([Geschäftsbericht 2015](#), S. 194 ff.)

Eine Angabe der Gesamtzahl der aktiven Beteiligungen des Fraport-Konzerns, sortiert nach Ländern, ist hier zu finden: <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/beteiligungen.html>.

Relevanter Aspekt: Bewertung der Lieferanten hinsichtlich Menschenrechten – Managementansatz

G4-HR10 Anteil neuer Lieferanten, die bezüglich Menschenrechten überprüft wurden

Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit wesentlichen Zulieferern und Auftragnehmern aufgrund von Menschenrechtsaspekten abgelehnt oder kamen nur unter Aufnahme zusätzlicher Rahmenbedingungen zustande. Eine weitergehende Prüfung ist damit nicht erforderlich.

Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich Menschenrechtsverletzungen

G4-HR12 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

Gesellschaft

Managementansatz SO

Als wesentlich wurden folgende GRI-Aspekte definiert: Lokale Gemeinschaften, Korruptionsbekämpfung und Politik (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „2015 Kompakt“, S. 27 sowie [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder](#), S. 35 f.).

Ein wesentliches Handlungsfeld für Fraport ist der Schallschutz. Um mit den Bürgern in der Region in Dialog zu treten, setzt die Fraport AG ein „Info-Mobil“ ein, welches im Umland des Flughafens unterwegs ist. 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 beinhalteten.

Ziele und Maßnahmen finden Sie in „Unser Programm“ in „2015 Kompakt“, S. 28 ff. Informationen zur organisatorischen Verantwortung, zu Monitoring und Nachverfolgung sowie zu zentralen Chancen und Risiken werden unter [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff. aufgeführt.

Siehe auch Gesellschaft in „2015 Kompakt“, S. 48 ff.

Wesentlicher Aspekt: Lokale Gemeinschaften – Managementansatz

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 Flughafenregion 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 (siehe „2015 Kompakt“, S. 28 ff.).

Siehe auch „Schallschutz“ in „2015 Kompakt“, S. 52 ff., „Wertschöpfung und Engagement in der Region“, S. 50 ff., „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, S. 38 ff. sowie „Stakeholder-Dialoge“, S. 22.

G4-SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen

Als wesentlicher Geschäftsstandort gilt der Flughafen Frankfurt. Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt beispielsweise mit mehr als 80.000 direkt Beschäftigten und rund 500 Unternehmen die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch Fraport zum Bau, zur Instandhaltung sowie zur Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur beauftragt werden. Davon profitieren auch die rund 5,5 Mio Menschen, die in der Metropolregion rund um den Flughafen wohnen. Sie haben nicht nur den Vorteil einer kurzen Anreise zum Flug in den Urlaub oder zu Geschäftsterminen, viele von ihnen arbeiten auch in einem Unternehmen, das von der Nähe zum Flughafen profitiert.

Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und zur sozialen Stabilität an ihren Standorten (siehe „2015 Kompakt“, S. 50 f.).

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 Flughafenregion 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 (siehe „2015 Kompakt“, S. 28 ff.).

Auch an allen anderen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung leisten wir einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung.

Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (siehe „2015 Kompakt“, S. 22 f.).

G4-SO2 Geschäftstätigkeiten, die negativ auf lokale Gemeinschaften wirken können

Flughäfen tragen mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und erstklassigen Verkehrsanbindungen maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei (siehe „2015 Kompakt“, S. 50 f.). Allerdings entstehen durch die Geschäftstätigkeiten auch Belastungen, die auf die lokalen Gemeinschaften negative Auswirkungen haben. Dabei ist ein wesentlicher Aspekt der Schallschutz (siehe auch „2015 Kompakt“, S. 52 ff.).

A08 Personen, die vom Flughafenbetreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen

Im Berichtszeitraum gab es keine Fälle, in denen Personen freiwillig oder unfreiwillig vertrieben wurden.

Wesentlicher Aspekt: Korruptionsbekämpfung – Managementansatz

Fraport hat seit 2003 eine auf Prävention aufbauende wertebasierte Compliance implementiert. Der anfängliche Schwerpunkt lag hierbei auf der dem Flughafenausbau geschuldeten Fokussierung auf Anti-Korruption.

Durch die sehr viel breiter angelegte Weiterentwicklung zu einem umfassenden Compliance- und Risikomanagementsystem wurden seit 2012 organisatorisch und inhaltlich neue Strukturen entwickelt. Der vorbeugende Charakter des bestehenden Compliance-, Werte- und Risikomanagementansatzes hat das Ziel, die Compliance-Kultur unseres Unternehmens zu stärken, aber auch die Governance sicherzustellen.

Inhaltliche Schwerpunkte in 2015 waren die Umsetzung der Konzern-Richtlinie zum Compliance-Managementsystem in den Beteiligungsgesellschaften, die umfassende Compliance-Risikoanalyse bei der Fraport AG und den Beteiligungsgesellschaften, die Überarbeitung des Richtlinienbestands, die Ausweitung der Lernverpflichtung der bestehenden E-Learning-Module auch auf operative Führungskräfte mit Personalverantwortung und eine Topmanagement-Schulung zum Kartell- und Wettbewerbsrecht.

Ein bedeutender Schwerpunkt im Jahr 2015 war die umfassende Compliance-Risikoanalyse (CRA), die innerhalb der Fraport AG und den Beteiligungsgesellschaften durchgeführt wurde. Ziel der CRA war es, einen systematischen Überblick über die Compliance-Risiken des Fraport-Konzerns zu erhalten. Untersucht wurden die Themenfelder Korruption, Kartellrecht- und Wettbewerbsrecht, Fraud/Betrug und das Wertpapierhandelsgesetz. Hierzu wurden insgesamt detaillierte Fragebögen entwickelt, die bei den unterschiedlichen Fraport-Bereichen und bei 23 Beteiligungsgesellschaften zum Einsatz kamen. Zum Themenfeld Korruption wurden sieben Fragebögen entwickelt, in denen zwischen aktiver und passiver Korruption im In- und Ausland und gegenüber Amtsträgern im In- und Ausland differenziert wird. Die dabei eruierten Compliance-Risiken waren auf wenige Bereiche innerhalb der Fraport AG und der Beteiligungsgesellschaften beschränkt und werden durch die bereits implementierten Maßnahmen in 2015 mitigiert.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte Hinweisgebersystem (siehe Monitoring und Nachverfolgung in [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S.37 ff.).

G4-SO3 Anzahl der auf Korruptionsrisiken überprüften Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken

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 fünf und zehn Prüfungen im Geschäftsjahr variieren.

Ein bedeutender Schwerpunkt im Jahr 2015 war die umfassende Compliance Risikoanalyse (CRA), die innerhalb der Fraport AG und den Beteiligungsgesellschaften durchgeführt wurde. Ziel der CRA war es, einen systematischen Überblick über die Compliance-Risiken des Fraport-Konzerns zu erhalten. Untersucht wurden die Themenfelder Korruption, Kartellrecht, Fraud/Betrug und Kapitalmarktrecht. Hierzu wurden insgesamt 20 Fragebögen entwickelt, die bei 19 Fraport-Bereichen und bei 23 Beteiligungsgesellschaften zum Einsatz kamen. Zum Themenfeld Korruption wurden sieben Fragebögen entwickelt, die zwischen aktiver und passiver Korruption im In- und Ausland und gegenüber Amtsträgern im In- und Ausland differenziert waren. Die dabei eruierten erhöhten Korruptionsrisiken waren auf wenige Bereiche/Funktionen innerhalb der Fraport AG und der Beteiligungsgesellschaften beschränkt und lagen begründet in der Geschäftstätigkeit des Bereichs beziehungsweise der Beteiligung.

Erhöhte Risiken gab es bei „passiver Korruption im geschäftlichen Verkehr“ und bei „aktiver Korruption gegenüber Amtsträgern im Inland“. Durch die bereits implementierten Maßnahmen wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit deutlich reduziert.

G4-SO4 Informationen und Schulungen zur Korruptionsbekämpfung

Fraport-Muttergesellschaft

Der Vorstand der Fraport AG wird durch die halbjährliche Compliance-Berichterstattung über die Aktivitäten der Compliance und den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung informiert. Eine dezidierte Schulung der Kontrollorgane erfolgt nicht.

Allen Beschäftigten stehen über die internen Informationsportale der Verhaltenskodex und die Verhaltensstandards, die auch als Richtlinien für alle Beschäftigte gelten, als Information zur Verfügung.

Alle Geschäftspartner werden über den Verhaltenskodex für Lieferanten auf die Einhaltung des Verhaltenskodex inklusive der Antikorruptionsverpflichtung hingewiesen. Diese sind Bestandteil der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBs).

Seit 2014 werden die zentralen Compliance-Schulungen zum Verhaltensstandard „Geben und Nehmen von Geschenken und Einladungen“ (Antikorruptionsschulung) durch E-Learning geschult. Gemäß Schulungskonzept haben verschiedene Führungsebenen und Funktionsgruppen eine Schulungsverpflichtung. Von den 10.219 Stammbeschäftigten (Basis 2014) wurden 2015 insgesamt 4.092 Personen auf die Antikorruptionsschulung (40 Prozent der Stammbeschäftigten) lernverpflichtet. Das Antikorruptionsmodul „Geschenke annehmen“ haben 86 Prozent der Führungskräfte der Ebenen 1 – 5 und 86 Prozent der schulpflichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung bearbeitet. Das Antikorruptionsmodul „Geschenke geben“ absolvierten 84 Prozent der Führungskräfte der Ebenen 1 – 5 sowie 84 Prozent der schulpflichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Außerdem wurden im Berichtsjahr Präsenzs Schulungen über die Themen Kartell- und Wettbewerbsrecht für den TOP-Management-Kreis (43 Teilnehmer) durchgeführt.

Konzern

Im Zusammenhang mit der Compliance-Risikoanalyse und hier vor allem durch die Befragung zu den sieben Fragebögen zur Korruption, wurden die jeweiligen Geschäftsführer und die jeweiligen Compliance Officer von 23 Gesellschaften über Korruptionsrisiken geschult. Die Schulung der eigenen Mitarbeiter liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Geschäftsführungen. Schulungen der Mitarbeiter über den Verhaltenskodex und die Verhaltensstandards inklusive Korruptionsprävention werden jeweils bei der Aufnahme der Tätigkeit vorgenommen. Darüber hinaus wurden die administrativ tätigen Mitarbeiter über die internen Schulungsintervalle auch zu Korruptionsrisiken geschult.

G4-SO5 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen

2015 wurden bei der Fraport-Muttergesellschaft und in den Fraport-Beteiligungen sechs Fälle mit Verdacht auf Korruptionsvorwürfe gemeldet und untersucht. In drei Fällen sind die Sachverhaltsklärungen noch nicht abgeschlossen. In zwei Fällen konnte nach der Klärung des Sachverhalts der Korruptionsvorwurf nicht bestätigt werden. In einem Fall hat sich der Korruptionsvorwurf als missverständliche Vorteilsgewährung eines Lieferanten herausgestellt. Mit der Firma wurde vereinbart dies zukünftig zu unterlassen.

Wesentlicher Aspekt: Politik – Managementansatz

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe „2015 Kompakt“, S. 22 f.).

Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (vergleiche <http://www.adv.aero/>), Airports Council International (vergleiche <http://www.aci.aero>) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus auch Mitglied des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) (vergleiche <http://www.bdl.aero/>). Der BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Für Fraport hat die Verbandsarbeit einen hohen Stellenwert. Verbandsarbeit fordert Austausch und Kooperation mit anderen Flughäfen zu aktuellen verkehrspolitischen und branchenspezifischen Themen. Bei der ADV steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Fokus, bei ACI EUROPE beziehungsweise ACI WORLD der Europäische beziehungsweise Internationale Luftverkehr. In Europa ist besonders der Austausch zwischen den Hubflughäfen wichtig, da hier gemeinsame Positionen, Strategien und Lösungsansätze abgestimmt werden können. Verbandsarbeit wird zu diversen Themen auf Fachbereichsebene (zum Beispiel Umweltpolitik, Sicherheitsthemen, Passagierrechte, Infrastrukturentwicklung, Single European Sky, usw.) praktiziert. Auch der Fraport-Vorstand ist aktiv in den Führungsgremien der Verbände tätig.

Siehe auch <http://www.fraport.de/de/konzern/europathemen-und-verbaende/europathemen.html> und <http://www.fraport.de/de/konzern/europathemen-und-verbaende/verbaende.html>.

G4-SO6 Zuwendungen an Parteien und Politiker

Das Unternehmen leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.

Relevanter Aspekt: Wettbewerbswidriges Verhalten

G4-SO7 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten

Im Jahr 2015 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.

Relevanter Aspekt: Compliance

G4-SO8 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften

Fraport wurden 2015 keine wesentlichen Bußgelder aufgrund Verstoßes gegen Rechtsvorschriften auferlegt.

Relevanter Aspekt: Beschwerdeverfahren hinsichtlich gesellschaftlicher Auswirkungen

G4-SO11 Anzahl der Anrainer-Beschwerden im Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm (keine formellen Beschwerdeverfahren)

Im Nachgang der Mediation zum Ausbau des Flughafens Frankfurt hat Fraport bereits im Jahr 2000 zwei Servicebereiche eingerichtet, das Infofon und den Nachbarschaftsdialog, und damit den Umgang mit Fluglärmbeschwerden auf eine breite Dialog-Basis gestellt.

Fraport bietet seitdem eine zentrale Anlaufstelle für Anfragen und Beschwerden der Bürger zu Fluglärm, Schallschutz, Flugrouten und Belastung durch Überflüge, Lärmwerte und Luftqualität, Fraport-Programmen für baulichen Schallschutz sowie Dachsicherung.

Telefonische Anfragen können an das Infofon gerichtet werden. Das Infofon-Team ist rund um die Uhr und gebührenfrei erreichbar. Komplexe Anfragen werden zur Beantwortung an die Abteilung Nachbarschaftsdialog weitergegeben.

Die Kolleginnen und Kollegen des Nachbarschaftsdialogs sind für interessierte Bürger aber auch direkt per E-Mail oder Brief erreichbar.

Bislang führte Fraport mit über 45.000 Bürgern der Region Rhein-Main einen Dialog zum Thema Fluglärm und Schallschutz durch. Dabei untersuchten und klärten wir allein im Jahr 2015 454.506 individuelle und flugereignisbezogene Fluglärmbeschwerden, ausgelöst durch Überflüge beziehungsweise Fluglärm.

Auf der Internetseite www.fraport.de/schallschutzinfo finden Besucher unserer Homepage Antworten auf vielfältige Fragen zu Schallschutz, Fluglärm und Flugbetrieb sowie Zahlen, Daten, Fakten und weitere Dialogmöglichkeiten.

Ergänzt wird diese Seite durch www.framap.fraport.de, eine interaktive Karte, auf der An- und Abflugrouten, Messwerte, Routen- und Bahnen-Belegungszahlen sowie Fluglärmkonturen und Maßnahmenprogramme angezeigt werden, und www.franom.fraport.de, Fraport Noise Monitoring. Darunter können User aktuell gemessene Lärmwerte an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG sowie stattfindende An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt abrufen.

Die interaktive Karte FRA Map bietet zudem umfassende Informationen in Form eines Berichts mit detaillierten Angaben zur individuellen Fluglärmsituation im Umkreis von 5 km zum eigenen Wohnort. Der Bericht kann durch Eingabe einer Adresse unter dem direkten Link www.fraport.de/fluglaerminfo abgerufen werden.

In den letzten drei Jahren verzeichnen wir einen im Vergleich zur Anzahl der Beschwerdeführer überproportionalen Anstieg an Fluglärmbeschwerden, das heißt pro Beschwerdeführer werden immer mehr Beschwerden übermittelt. Der Anstieg der Gesamtzahl an Beschwerden wird dabei von einer geringen Anzahl von Beschwerdeführern getrieben. Da diese Meldungen in der Regel nicht flugereignisbezogen sind, ist eine individuelle Bearbeitung hier nicht möglich. Die weit überwiegende Zahl der Bürger beschwert sich jedoch flugereignisbezogen. In dieser Beschwerdekategorie ist ein kontinuierlicher Rückgang sowohl der Anzahl der Fluglärmbeschwerdeführer wie auch der abgegebenen Fluglärmbeschwerden zu verzeichnen.

Im Kennzahlen-Bereich veröffentlichen wir sowohl die Gesamtzahl der eingegangenen Meldungen wie auch die Zahl individuell erstellter Beschwerden, das heißt ohne die automatisiert generierten Fluglärmbeschwerden, und die Anzahl der Beschwerdeführer (siehe Kennzahlen Umwelt, [G4-SO11](#), S. 16).

Siehe auch Schallschutz in „[2015 Kompakt](#)“, S. 52 ff.

Produktverantwortung

Managementansatz PR

Als wesentlich wurden folgende GRI-Aspekte definiert: Kundengesundheit und -sicherheit, Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen sowie Schutz der Privatsphäre des Kunden (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“ in „[2015 Kompakt](#)“, S. 24 sowie [G4-27 Wichtige Themen aus der Einbeziehung der Stakeholder](#), S. 35 f.).

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 psychosozialen 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) (vergleiche <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html>).

Ziele und Maßnahmen finden Sie im Programm in „[2015 Kompakt](#)“, S.28 ff. Informationen zur organisatorischen Verantwortung, zu Monitoring und Nachverfolgung sowie zu zentralen Chancen und Risiken werden unter [G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards](#), S. 37 ff. aufgeführt.

Siehe auch Produktqualität und Kundenzufriedenheit in „[2015 Kompakt](#)“, S. 34 ff.

Wesentlicher Aspekt: Kundengesundheit und -sicherheit – Managementansatz

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit 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 „Sicherheit im Luftverkehr“ auf www.fraport.de).

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der Schallschutz (siehe „2015 Kompakt“, S. 52 ff.). 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.

Um die aus dem Flughafenbetrieb resultierenden Lärmbelastungen zu mindern haben wir gemeinsam mit unseren Partnern aus der „Allianz für Lärmschutz“ bereits einen Vielzahl aktiver Schallschutzmaßnahmen umgesetzt und wir arbeiten kontinuierlich an der Entwicklung und Einführung weiterer Verbesserungen (für mehr Informationen siehe „Schallschutz“ auf www.fraport.de).

Um das Vogelschlagrisiko am Flughafen Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen zu vermindern, existiert ein Vogelschlagmanagement.

Fraport besitzt ein „Wildlife-Management“. 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.

G4-PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit die höchste Priorität. Durch kontinuierliche Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem erhalten wir den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt aufrecht. 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“ auf www.fraport.de).

G4-PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards

Für 2015 wurden keine Fälle ermittelt.

AO9 Wildunfälle

Siehe AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen, S. 16.

Aspekt: Business continuity und Notfallmanagement (Airport Operators Sector Disclosures)

Die Fraport AG hält derzeit bereits ein über alle Abteilungen übergreifendes Notfallmanagement-System vor, das ausgehend von dem Notfallplan des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main installiert wurde und wendet dieses bei allen Störungslagen an. Dabei wird jede einzelne Störung und deren Abarbeitung dokumentiert. Im vergangenen Jahr standen hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere die Themen Winterdienst und Streik auf dem Programm. Hierbei wurde auch der Krisenstab in unserem ERIC (Emergency Response and Information Center) aktiviert.

Außerdem hält das Notfallmanagement das Care Team vor, in dem freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Teams ERIC Support Team, Special Assistance Team, Notfallinformationszentrale und in dem Basic Assistance Team tätig werden. Bei Notfallereignissen oder gravierenden Betriebsstörungen mit Bezug zum Verkehrsflughafen Frankfurt am Main unterstützt das ERIC Support Team den Krisenstab in seiner Arbeit. Das Special Assistance Team kümmert sich um eine psycho-soziale Erstbetreuung bei möglichen Angehörigen oder unverletzt direkt Betroffenen, die Notfallinformationszentrale ist die erste telefonische Anlaufstelle für Angehörige am Flughafen und das Basic Assistance Team kommt bei gestrandeten Passagieren im Terminal zum Einsatz.

Das Notfall- und Krisenmanagement besteht aus folgenden Elementen:

- > Notfallplanung
- > Krisenvorsorge
- > Emergency Response and Information Center (ERIC)
- > Notfallinformationszentrale (NIZ)
- > Special Assistance Team (SAT)
- > Basic Assistance Team (BAT)
- > Notfallübungen
- > Flughafenfeuerwehr
- > Flughafensicherheit
- > Sicherheitsleitstelle
- > Medizinische Dienste

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. 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, gehören beispielsweise ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystems (INFOplus) oder des elektronischen Gate-Management-Systems.

Entsprechende Gegenmaßnahmen für den Ausfall eines Systems sind in den einzelnen Prozessen der Bereiche festgehalten.

Siehe auch <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html>.

Aspekt: Servicequalität (Airport Operators Sector Disclosures)

Die Service-Qualität wird durch folgende Instrumente erhoben:

1. Fraport-Passagierbefragung

- > Jeden Monat werden rund 2.400 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Frankfurter Flughafen insgesamt sowie mit einzelnen Kriterien (zum Beispiel Wartezeit an der Sicherheitskontrolle oder Freundlichkeit der Mitarbeiter an den Info-Schaltern) befragt. Die Erhebung findet in den Gates statt und ist mit der Dauerfluggastbefragung „Fraport-Monitor“ verknüpft.
- > Analyse: Ausgewertet werden für die Globalzufriedenheit und die einzelnen Aspekte jeweils die Anteile der Passagiere, die (auf einer Schulnoten-Skala mit sechs Ausprägungen) eine der beiden besten Bewertungsoptionen gewählt haben (sogenannte „Top-Box“). Beispiel: Die nach dieser Methode ermittelte Globalzufriedenheit betrug im Jahr 2015 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 mehr als 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 des Frankfurter Flughafens in Relation zu Vergleichsflughäfen.

Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere regelmäßig 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 (Airport Operators Sector Disclosures)

Die FraCareServices GmbH ist ein Tochterunternehmen der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Die FraCareServices GmbH bietet ihren Betreuungsservice mobilitätseingeschränkten und behinderten Personen nach Bestimmung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006.

Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit speziell ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vergleiche <http://www.fracareservices.com/>).

Wesentlicher Aspekt: Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen – Managementansatz

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, die Qualität der Dienstleistungen sowie die Sicherheit der Verfahren und Abläufe (siehe auch Aspekte [Sicherheitspraktiken](#), S. 66, „[Business continuity und Notfallmanagement](#)“, S. 73 f.) 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 <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafenbenutzungsordnung (für weitere Informationen vergleiche <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/business-services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen.html>). Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (für weitere Informationen vergleiche http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO- und EU-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (für weitere Informationen vergleiche <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 (siehe Produktqualität und Kundenzufriedenheit in „[2015 Kompakt](#)“, S. 34 f.).

G4-PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte

Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafenbenutzungsordnung (für weitere Informationen vergleiche <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/business-services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen.html>). Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (für weitere Informationen vergleiche http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO- und EU-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (für weitere Informationen vergleiche <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).

G4-PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten

Für 2015 wurden keine Fälle ermittelt.

G4-PR5 Kundenzufriedenheit

Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen aus der internationalen Erhebung ASQ (Airport Service Quality) ergänzt werden.

Fraport verfügt des Weiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per Facebook, Twitter, E-Mail, Telefon, Brief, persönlich oder über die FRA Airport-App, wir stehen den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, dass jede Beschwerde innerhalb von fünf Tagen abschließend beantwortet wird. Im Jahr 2015 sind Beschwerden mit zirka 5.300 Beschwerdepunkten eingegangen (Vorjahr zirka 4.700) bei gleichzeitig gestiegenen Passagierzahlen. Der Großteil des Beschwerdeaufkommens erreichte das Feedbackteam nach wie vor per E-Mail (zirka 80 Prozent), wobei der Anteil, der uns über die Social Media Kanäle erreichte, weiter zunahm. Die Beschwerden werden in die zuständigen Bereiche weitergeleitet und geben Anregungen für Verbesserungen. Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere regelmäßig 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.

Relevanter Aspekt: Marketing

G4-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.

G4-PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften

Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung von Werbungsvorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben.

Wesentlicher Aspekt: Schutz der Kundendaten – Managementansatz

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 das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement in einem Managementsystemverbund zusammengeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen (vergleiche <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

G4-PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten

Fraport hat 2015 keine begründeten Beschwerden ermittelt.

Relevanter Aspekt: Compliance

G4-PR9 Sanktionen wegen Produkten und Dienstleistungen

Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Der Unterzeichnende, Dr. Burkhard Kühnemann, EMAS-Umweltgutachter mit der Registrierungsnummer DE-V-0103, akkreditiert oder zugelassen für den Bereich NACE 52.23, mit der Registrierungsnummer DE-125-00032 wurde von der Fraport AG beauftragt eine unabhängige beschränkte Bestätigung ausgewählter, im Nachhaltigkeitsbericht 2015 veröffentlichter Umweltkennzahlen zu leisten.

Geltungsbereich der Prüfung

Die gemäß den Anforderungen nach der Global Reporting Initiative geprüften Kennzahlen befinden sich im Kapitel Umwelt sowie im Kapitel Kennzahlen, Abschnitt „Umwelt“. Der Geltungsbereich dieser Bestätigung umfasst die Umweltkennzahlen des Unternehmens
> Fraport-Muttergesellschaft
am Standort Flughafen Frankfurt für das Jahr 2015.

Prüfansatz

Im Rahmen der Prüfung habe ich folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- > Prüfung der Umweltkennzahlen nach den Prinzipien der
 - Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS)
 - ISO 14001
 - ISO 17021
 - ISO 19011

Schlussfolgerung

Auf Grundlage meines Prüfansatzes sind mir keine Sachverhalte bekannt geworden, die mich zu der Annahme veranlassen, dass die geprüften Kennzahlen nicht angemessen dargestellt sind.

Kriterien der Berichterstattung

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung wendet die Fraport AG die Richtlinien der Global Reporting Initiative in der Version 4 an. Die Verantwortung für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts unter Berücksichtigung der vorgenannten Richtlinien liegt beim Vorstand der Fraport AG.

Frankfurt am Main, den 04/03/2016



Dr. Kühnemann Institut
und Partner für
Umwelt
technik

Geschäftsadresse: Prinzenstraße 10a, 30159 Hannover
Zulassungsnummer: D-V-0133

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 „2015 Kompakt – Gute Reise! Wir sorgen dafür“, dem vorliegenden GRI-Bericht 2015 sowie in weiteren Konzernpublikationen über unser Engagement zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compacts Auskunft geben.



Prinzip 1: Unterstützung und Respektierung der internationalen Menschenrechte

- G4-HR8 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern, S. 67
- G4-HR9 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren, S. 67
- G4-HR12 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte, S. 68
- G4-SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen, S. 68
- G4-SO11 Anzahl der Anrainer-Beschwerden im Wesentlichen mit Bezug auf Fluglärm, S. 71

Prinzip 2: Keine Beteiligung des Unternehmens an Menschenrechtsverletzungen

- G4-HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln, S. 64
- G4-HR10 Anteil neuer Lieferanten, die bezüglich Menschenrechtsaspekten überprüft wurden, S. 67

Prinzip 3: Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlung

- G4-HR4 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen, S. 64
- G4-11 Beschäftigte mit Tarifverträgen, S. 30
- G4-LA4 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen, S. 58

Prinzip 4: Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit

- G4-HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit, S. 65

Prinzip 5: Abschaffung der Kinderarbeit

- G4-HR5 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit, S. 65

Prinzip 6: Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung

- G4-EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn, S. 42
- G4-EC6 Standortbezogene Personalauswahl, S. 42
- G4-HR3 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen, S. 64
- G4-10 Gesamtbelegschaft, S. 30
- G4-LA1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation, S. 57
- G4-LA9 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte, S. 60
- G4-LA11 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung, S. 60
- G4-LA12 Zusammensetzung Beschäftigte, S. 61
- G4-LA13 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen, S. 62

Prinzip 7: Unterstützung eines vorsorgenden Ansatzes im Umgang mit Umweltproblemen

- G4-EC2 Finanzielle Folgen, Risiken und Chancen des Klimawandels, S. 40
- G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb der Organisation, S. 44
- G4-EN8 Gesamtwasserentnahme nach Quelle, S. 46
- G4-EN15 Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1), S. 49
- G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen (Scope 2), S. 49
- G4-EN21 NO_x, SO_x und andere signifikante Luftemissionen, S. 50
- G4-EN27 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen, S. 51

Prinzip 8: Ergreifen von Initiativen für ein größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt

- G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb der Organisation, S.44
- G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen (Scope 2), S. 49
- G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs, S. 45
- G4-EN8 Gesamtwasserentnahme nach Quelle, S. 46
- G4-EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten, S. 47
- G4-EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität, S. 47
- G4-EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume, S. 47
- G4-EN17 Weitere indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3), S. 49
- G4-EN19 Reduzierung der Treibhausgasemissionen, S. 49
- G4-EN21 NO_x, SO_x und andere signifikante Luftemissionen, S. 50
- G4-EN22 Abwassereinleitung, S. 50
- G4-EN23 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode, S. 50
- G4-EN24 Wesentliche Freisetzung, S. 51
- G4-EN27 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen, S. 51
- G4-EN29 Sanktionen wegen Umweltverstößen, S. 51
- G4-EN30 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr, S. 52

Prinzip 9: Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien

- G4-EN6 Verringerung des Energieverbrauchs, S. 45
- G4-EN19 Reduzierung der Treibhausgasemissionen, S. 49
- G4-EN27 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen, S. 51

Prinzip 10: Eintreten gegen alle Arten der Korruption einschließlich Erpressung und Bestechung

- G4-SO3 Anzahl der auf Korruptionsrisiken überprüften Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken, S. 69
- G4-SO4 Informationen und Schulungen zur Korruptionsbekämpfung, S. 70
- G4-SO5 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen, S. 70

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 (0) 1806 3724636¹⁾
Internet: www.fraport.de

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 (0) 69 690-74840
Telefax: + 49 (0) 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Veröffentlichungstermin

4. Mai 2016

Redaktionsschluss

April 2016

¹⁾ 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem Mobilfunknetz.

