

Nachhaltig verbinden

Bericht 2010

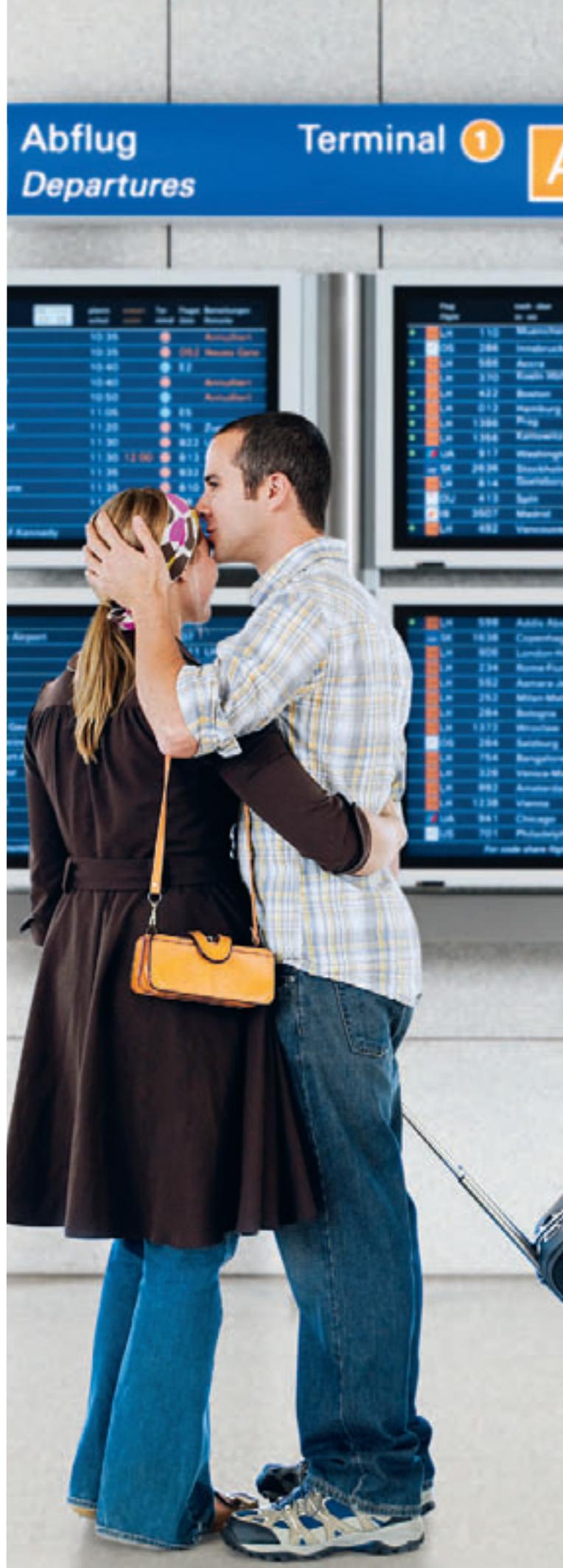


Inhalt

| | |
|----|---|
| 2 | Vorwort |
| 4 | Unser Unternehmen |
| 6 | Herausforderungen und Strategie |
| 6 | Stakeholder-Dialog |
| 6 | Wesentlichkeitsanalyse |
| 8 | Spannungsfelder des globalen Luftverkehrs |
| 9 | Nachhaltigkeitsprogramm |
| 12 | Organisation und Governance |
| 12 | Organisation |
| 13 | Corporate Governance und Compliance |
| 14 | Unsere Handlungsfelder |
| 16 | Eigentümer |
| 16 | Fraport-Aktie und Aktionäre |
| 17 | Wertorientierte Steuerung |
| 18 | Investitionen |
| 20 | Kunden |
| 21 | Passagierzufriedenheit |
| 22 | Effiziente Verkehrsdrehscheibe |
| 24 | Luft- und Unternehmenssicherheit |
| 26 | Beschäftigte |
| 27 | Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung |
| 28 | Aus- und Weiterbildung |
| 29 | Chancengleichheit und Diversity |
| 31 | Attraktiver Arbeitgeber |
| 32 | Sicherheit am Arbeitsplatz und Schutz der Gesundheit |
| 34 | Umwelt |
| 35 | Klimaschutz |
| 38 | Verkehr |
| 38 | Luft |
| 39 | Biodiversität |
| 40 | Ressourceneffizienz |
| 41 | Umweltmanagement weltweit |
| 42 | Region und Gesellschaft |
| 42 | Lärmschutz |
| 45 | Gesellschaftliche Verantwortung |
| 49 | Unsere Zahlen und Fakten |
| 49 | Rechnungslegung zur nachhaltigen Entwicklung |
| 64 | GRI-Inhaltsverzeichnis und UN Global Compact-Fortschrittsmitteilung |
| 70 | Glossar, Impressum |

Der Nachhaltigkeitsbericht ist online unter www.nachhaltigkeitsbericht.fraport.de verfügbar. Dieser umfasst alle Inhalte des vorliegenden Berichts sowie weiterführende und vertiefende Informationen. Darauf verweisen wir an den entsprechenden Textstellen mit nummerierten Quicklinks 1 2 3 ..., die über eine Quicklinkliste unter der oben genannten Startseite abgerufen werden können.

Die durchgängige Verwendung der männlichen Form dient der Lesbarkeit und schließt grundsätzlich die weibliche und männliche Person ein.





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

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

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

Profil

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

Aviation

Das Segment Aviation bildet die Geschäftsaktivitäten Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt ab. Außerdem verantwortet es den Flughafen-Ausbau in Frankfurt und damit eines der größten privat finanzierten Investitionsprojekte Deutschlands. Am Konzern-EBITDA hat das Segment mit 131,6 Mio € einen Anteil von 18,5 %.

Retail & Real Estate

Im Segment Retail & Real Estate sind sämtliche Aktivitäten und Kompetenzen der Fraport AG gebündelt, die der kommerziellen Entwicklung und Vermarktung von nicht für den Flugbetrieb genutzten Flächen am Flughafen Frankfurt dienen. Das EBITDA betrug 2010 294,7 Mio €. Als margen- und ergebnisstärkstes Segment hatte es 41,5 % Anteil am Konzern-EBITDA.

Ground Handling

Die Services rund um den Passagier, das Gepäck und die Fracht in Frankfurt sind das Geschäft des Segments Ground Handling. Aufgrund ihrer Personalintensität sind die im internationalen Wettbewerb stehenden Bodenverkehrsdienste margenschwach, aber die hohe Qualität der Dienstleistungen aus einer Hand ist ein großer Wettbewerbsvorteil im Hinblick auf die Drehkreuzqualität des Flughafens. Das EBITDA betrug 44,1 Mio €, das entspricht einem Anteil am Konzern-EBITDA von 6,2 %.

External Activities & Services

Das Segment External Activities & Services verantwortet neben den IT- und Facility-Management-Leistungen am Standort Frankfurt alle Fraport-Aktivitäten außerhalb Frankfurts. Die weltweite Vermarktung des Airport-Know-hows und der Betrieb von 13 Konzern-Flughäfen sind inzwischen ein wesentlicher Umsatz- und Ergebnisfaktor geworden. Das Segment-EBITDA erreichte 240,2 Mio €, das sind 33,8 % des entsprechenden Konzern-Werts.

1 Fraport Worldwide

| Fraport-Zahlen | Beschäftigte | |
|--------------------------------|---|--|
| | (Jahresdurchschnitt, Personen/2010 Anteil in %) | |
| | 2009 | 2010 |
| Fraport-Konzern | 19.970 | 19.792 |
| Aviation | 6.337 | 6.074 30,7 % |
| Retail & Real Estate | 603 | 606 3,0 % |
| Ground Handling | 8.254 | 8.564 43,3 % |
| External Activities & Services | 4.776 | 4.548 23,0 % |

Mehrheitsbeteiligungen an Flughäfen

Frankfurt*, Deutschland

Mit rund 53 Mio Passagieren zählt der Flughafen Frankfurt zu den Top-Ten-Flughäfen der Welt. Im europäischen Vergleich belegte er im Jahr 2010 nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle Platz 3. Frankfurt ist der einzige Flughafen, der gleichzeitig auch mit der beförderten Cargo-Menge zu den weltweit größten Drehkreuzen gehört.

Anzahl der Mitarbeiter**
17.479

Passagiere (Personen)
53.009.221

Fracht (Tonnen)
2.275.107



Weitere Engagements an Flughäfen

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Art der Beteiligung | Managementvertrag |
| Anteile an der Gesellschaft | – |
| Anzahl der Mitarbeiter** | 3 |
| Passagiere (Personen) | – |
| Fracht (Tonnen) | – |

Dakar,
Senegal

*Mitarbeiter Konzern in Frankfurt **im Jahresdurchschnitt nach IFRS

| Umsatz | | EBITDA | |
|--------------------------|---------|--------------------------|-------|
| (Mio €/2010 Anteil in %) | | (Mio €/2010 Anteil in %) | |
| 2009 | 2010 | 2009 | 2010 |
| 2.010,3 | 2.194,6 | 569,7 | 710,6 |
| 685,1 | 693,9 | 117,3 | 131,6 |
| 362,4 | 403,1 | 282,9 | 294,7 |
| 619,9 | 658,6 | 14,1 | 44,1 |
| 342,9 | 439,0 | 155,4 | 240,2 |



| Lima, Peru | Varna, Bulgarien | Burgas, Bulgarien | Antalya, Türkei |
|---|---|------------------------------------|---|
| Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung | Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung | | Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung |
| Anteile an der Gesellschaft 70,01 % | Anteile an der Gesellschaft 60 % | | Anteile an der Gesellschaft 50 % |
| Anzahl der Mitarbeiter** 518 | Anzahl der Mitarbeiter** 945 | | Anzahl der Mitarbeiter** 453 |
| Passagiere (Personen) 10.278.493 | Passagiere (Personen) 1.227.442 | Passagiere (Personen) 1.894.109 | Passagiere (Personen) 22.144.161 |
| Fracht (Tonnen) 271.794 | Fracht (Tonnen) 77 | Fracht (Tonnen) 5.654 | Fracht (Tonnen) - |



| Hannover, Deutschland | Kairo, Ägypten | St. Petersburg, Russland | Jeddah, Saudi-Arabien | Riad, Saudi-Arabien | Delhi, Indien | Xi'an, China |
|-----------------------|-------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------|---------------|--------------|
| Beteiligung | Managementvertrag | Beteiligung | Managementvertrag | | Beteiligung | Beteiligung |
| 30 % | - | 35,5 % | - | | 10 % | 24,5 % |
| 662 | 4 | 3.608 | 27 | | 1.479 | 2.019 |
| 5.060.956 | 16.135.898 | 8.443.753 | - | | 28.531.607 | 18.010.379 |
| 15.829 | 310.899 | - | - | | 595.518 | 158.054 |

Herbert Mai

Vorstand Arbeitsdirektor



Dr. Stefan Schulte

Vorstandsvorsitzender



Dr. Matthias Zieschang

Vorstand Controlling und Finanzen



Peter Schmitz

Vorstand Operations



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2010 verlief für Fraport erfreulich: Trotz der Wintereinbrüche am Anfang und Ende des Jahres, trotz Streiks bei Fluggesellschaften und Fluglotsen in mehreren europäischen Ländern und trotz der tagelangen Luftraumsperrung aufgrund der Aschewolke verzeichneten wir deutliche Zuwächse sowohl bei Passagierzahlen als auch bei den Frachtmengen. Die Arbeiten zum Flughafen-Ausbau in Frankfurt schreiten planmäßig voran, und auch das externe Geschäft entwickelt sich gut. Dabei haben wir ein wichtiges Ziel nicht aus den Augen verloren: Nachhaltig zu verbinden.

2010 haben wir erstmals eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, die die wichtigsten Handlungsfelder für unsere künftige Entwicklung aufzeigt. Ganz oben auf der Prioritätenliste stehen die Sicherheit im Luftverkehr, Klimaschutz und Fluglärm, aber auch unsere Attraktivität als Arbeitgeber, die Wirtschaftlichkeit unserer Investitionen und die Zufriedenheit unserer Kunden. Auf der Wesentlichkeitsmatrix basiert unser Nachhaltigkeitsprogramm. Es umfasst konkrete Ziele für alle Handlungsfelder, um eine konsequent nachhaltige Ausrichtung unserer Aktivitäten sicherzustellen.

Für den Luftverkehr ist das wichtigste Thema von allen die Sicherheit. Mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir hierzu einen wesentlichen Beitrag. Unsere Einsatzfähigkeit für den Notfall haben wir im Oktober 2010 in der größten Katastrophenschutzübung in der Geschichte der Bundesrepublik auf unserem Flughafen unter Beweis gestellt.

Zum Klimaschutz wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Ein Fokus lag wieder auf der energetischen Sanierung von Gebäuden. Die im Bau befindliche neue Unternehmenszentrale wurde von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen mit einem Vorzertifikat in Gold ausgezeichnet. Zudem schreitet die Umrüstung unseres Fahrzeugparks auf Elektroantriebe voran.

Der Ausbau des Flughafens liegt voll im Plan. Die Bauarbeiten, insbesondere auch an der neuen Landebahn inklusive der umfassenden Naturschutz- und Renaturierungsmaßnahmen, sind weit fortgeschritten. Wir sind überzeugt, dass wir die neue Landebahn Nordwest wie vorgesehen im Oktober 2011 in Betrieb nehmen können.

Der Flughafen-Ausbau hat für die Region viele positive Auswirkungen – so stärkt er die Wirtschaftskraft und schafft viele zusätzliche Arbeitsplätze. Gleichzeitig bedeutet er aber auch eine höhere Lärmbelastung. Wir engagieren uns daher im Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ des Forum Flughafen und Region mit dem Ziel, möglichst wirksame Maßnahmen für den aktiven Schallschutz zu entwickeln. Im Sommer 2010 konnte ein erstes Maßnahmenpaket verabschiedet werden, das nun sukzessive umgesetzt und einen Beitrag zur Lärminderung leisten wird.

Im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit haben wir einiges erreicht. Im Jahr 2010 wurde unter dem Motto „Great to have you here!“ eine neue Initiative gestartet, zahlreiche Maßnahmen sind bereits in der Umsetzung und wir sehen in einzelnen Bereichen bereits jetzt die gewünschten positiven Effekte.

Auf diesem Gebiet, aber auch auf vielen anderen, haben unsere Mitarbeiter 2010 erneut eine großartige Leistung erbracht. So haben sie zum Beispiel die unerwartet starken Verkehrssteigerungen hervorragend gemeistert, sie haben sich bei Notlagen wie den Tagen der Aschewolke sehr engagiert für die Passagiere eingesetzt und waren diesen ein wirklich klasse „Gastgeber“ und sie haben täglich neu eine hervorragende Qualität im Interesse unserer Kunden sichergestellt. Dafür danken wir ihnen ganz herzlich. Stolz sind wir auf die hohe Identifikation unserer Beschäftigten mit unserem Flughafen, die uns von den Ergebnissen unserer jährlichen Mitarbeiterbefragungen belegt wird.

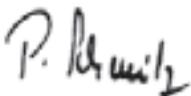
Im Jahr 2011 feiern wir das 75-jährige Bestehen des Flughafens Frankfurt. Ein wichtiges Ziel für unsere Zukunft: Nachhaltig verbinden.

Fortschritte gibt es auch aus unseren Konzerngesellschaften zu berichten. In Varna und Burgas wurde ein Umweltmanagementsystem implementiert, in Lima und Antalya ist es bereits zertifiziert. Unser WerteManagement ist an allen Konzern-Standorten mit Mehrheitsbeteiligung eingeführt. Wir bekennen uns ausdrücklich auch zu den Grundsätzen des Global Compact.

Im Jahr 2011 feiern wir das 75-jährige Bestehen des Flughafens Frankfurt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn im Oktober schaffen wir in diesem Jahr die infrastrukturelle Voraussetzung, dass Deutschlands wichtigstes Luftverkehrsdrehkreuz auch in der Zukunft wirtschaftlich erfolgreich ist. Um vor dem Hintergrund zunehmender Ressourcenknappheit, des Klimawandels und der demografischen Herausforderungen auch langfristig „nachhaltig verbinden“ zu können, entwickeln wir unsere Geschäftsaktivitäten für den Luftverkehr von morgen weiter. Dieser Weg wird neue Chancen mit sich bringen, davon sind wir überzeugt.



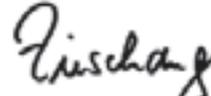
Dr. Stefan Schulte



Peter Schmitz



Herbert Mai



Dr. Matthias Zieschang

„Reisen kann ganz schön anstrengend sein, besonders an einem so großen Flughafen wie dem hier in Frankfurt. Das Schönste an meinem Job mitten im Terminal ist die Freude von Passagieren, denen ich helfen konnte.“

Corina Klingebiel, Informationsangestellte im Passagierservice, Fraport AG



„Viele Flugverbindungen, kurze Umsteigezeiten – das macht unseren Flughafen stark. Eine gute Gepäcklogistik ist dafür Voraussetzung. Mit meiner Arbeit trage ich dazu bei.“

Frank Brehmer, Sondergerätefahrer Bodenverkehrsdienste, Fraport AG



„Fraport hat eine solide Bilanz. Und so soll es bleiben. Denn finanzielle Stabilität und Wirtschaftlichkeit sind die Basis für alles andere, auch für die Sicherheit unserer Jobs.“

Peter Krieg, Leiter Rechnungswesen, Fraport-Konzern





Unser Unternehmen

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



6 Herausforderungen und Strategie

6 Stakeholder-Dialog

6 Wesentlichkeitsanalyse

8 Spannungsfelder des globalen Luftverkehrs

9 Nachhaltigkeitsprogramm

12 Organisation und Governance

12 Organisation

13 Corporate Compliance und Risikomanagement

Herausforderungen und Strategie



Stakeholder-Dialog

Auch wenn ein Flughafen-Betreiber nur für einen kleinen Teil der Umweltauswirkungen der Luftverkehrsindustrie verantwortlich ist, so stellt er doch die unverzichtbare Plattform für die Erbringung der Leistungen aller anderen Akteure der Luftverkehrswirtschaft. Flughäfen stehen im Brennpunkt des öffentlichen Interesses und sind der Kristallisationspunkt für den gesellschaftlichen Diskurs zu den Grundsatzfragen der Industrie.

Im Sinne der Zukunftssicherung suchen wir deshalb den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den über 70.000 Beschäftigten der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

Die Interessenlage unserer Anspruchsgruppen ist sehr heterogen, die Themen sind vielfältig und die Spannungsfelder, in denen es jeweils einen bestmöglichen Ausgleich zu finden gilt, sind zahlreich. Es geht um globale Herausforderungen wie den Klimawandel und die Notwendigkeit zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte, um operative und damit wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit und sichere Arbeitsplätze, um die Lärmbelastung der Flughafen-Nachbarn und den Umweltschutz.

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Es gehört zu den zentralen Aufgaben der beiden Nachhaltigkeitsgremien Sustainability Board und Sustainability Working Group (vgl. Kapitel „Organisation und Governance“, S. 13), die bereichsspezifisch gewonnenen Erkenntnisse zusammenzuführen und ihre systematische Einbindung in den Strategieprozess sicherzustellen.

Wesentlichkeitsanalyse

Aus den Stakeholder-Dialogen werden neben konkreten Maßnahmen auch grundlegende Aspekte der strategischen Ausrichtung abgeleitet. 2010 haben wir dies für die Entwicklung einer Wesentlichkeitsmatrix genutzt.

Die Idee

Die Wesentlichkeitsmatrix ist ein Instrument, das dazu dient, die beschriebene Themenvielfalt zu strukturieren und zu gewichten. Die Gewichtung der Themen erfolgt anhand von zwei Fragestellungen, die den beiden Achsen der Matrix zugeordnet werden: Auf der einen Seite stehen die Themen, die für die Anspruchsgruppen relevant sind und auf der anderen Seite diejenigen, die den Handlungsspielraum und damit die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens beeinflussen. Die Matrix verdeutlicht die Wesentlichkeit der aufgeführten Themen in Bezug auf diese Fragen.

Das Ergebnis soll Grundlage für eine Strategie beziehungsweise ein Programm sein, das der Unternehmensführung die Konzentration auf jene Bereiche ermöglicht, die sowohl für die Stakeholder als auch für die Entwicklung des Unternehmens von besonders hoher Bedeutung sind. Das Programm beinhaltet sowohl Aspekte der Risikosteuerung als auch solche im Hinblick auf die Nutzung von Entwicklungschancen.

Stakeholder-Dialog

Wesentliche Anspruchsgruppen

Finanz- und Kapitalmarkt

Aufsichtsrat

Passagiere und Besucher

Fluggesellschaften

Mitarbeiter und Arbeitnehmervertreter

Anwohner

Gesellschaft

Geschäftspartner

Politik und Behörden

3 Tabelle Stakeholder-Dialog

Im Sinne der Zukunftssicherung suchen wir den Austausch mit Geschäftspartnern, Kunden und Politik, aber auch mit unseren Kritikern.

2 Strategie und Ziele Fraport AG

Die Methode

Ausgangspunkt für die Wesentlichkeitsanalyse waren die Richtlinien zum Nachhaltigkeits-Reporting der Global Reporting Initiative (GRI). Sie sind der anerkannte Standard für international tätige Unternehmen und wurden gemeinsam von unterschiedlichsten Interessengruppen erarbeitet. Eine Arbeitsgruppe von internen und externen Experten aus verschiedenen Bereichen prüfte die bei GRI als relevant für die nachhaltige Unternehmensführung benannten Dimensionen im Hinblick auf ihre Relevanz für Fraport. In vielen weiteren Schritten wurden sowohl die Anspruchsgruppen als auch die möglichen Themenfelder aus unterschiedlichen Blickrichtungen gewichtet. Auch das mögliche Veränderungspotenzial eines Themas im Zeitverlauf wurde abgefragt.

4 Global Reporting Initiative

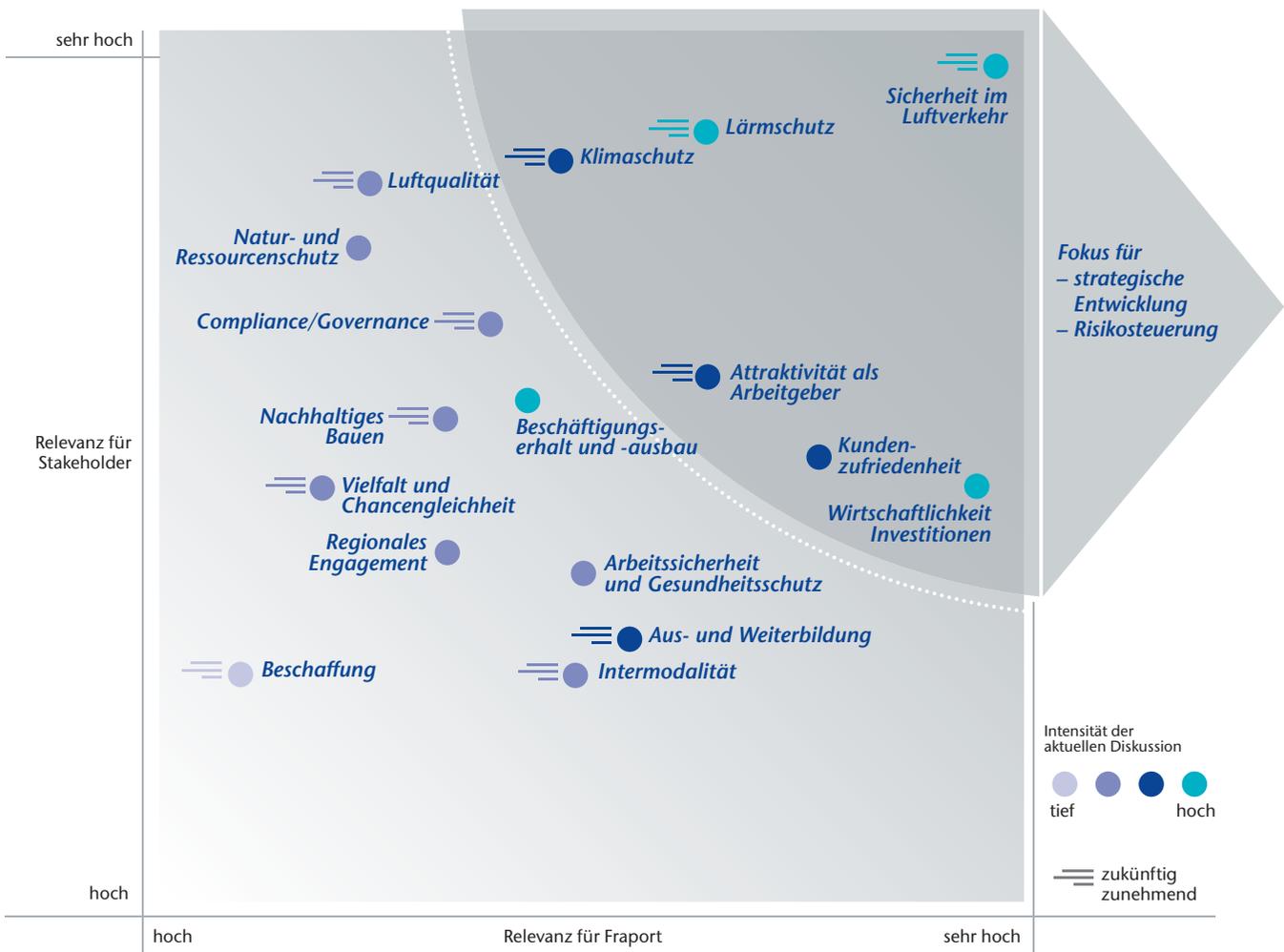
Die Wesentlichkeitsmatrix

Im Ergebnis kann jedes Thema durch seine Position innerhalb beider Dimensionen „Relevanz für Fraport“ und „Relevanz für Stakeholder“ beschrieben werden, ergänzt um eine zusätzliche Aussage zum Bedeutungstrend. Die Fraport-Wesentlichkeitsmatrix wurde im November 2010 vom Vorstand verabschiedet.

Zu den Prioritätsthemen mit einer hohen Positionierung auf beiden Dimensionen der Matrix gehören Lärmschutz, Sicherheit im Luftverkehr, Klimaschutz, Kundenzufriedenheit, Attraktivität als Arbeitgeber und Wirtschaftlichkeit der Investitionen.

Die Bedeutung dieser Bereiche wird im Folgenden skizziert.

Wesentlichkeitsmatrix





Spannungsfelder des globalen Luftverkehrs

Ob im Personen- oder im Frachtverkehr, die Luftfahrtindustrie ist nach wie vor eine Wachstumsbranche. Seit der Finanz- und Wirtschaftskrise beschleunigt sich das Wachstum wieder, der langfristige Trend scheint ungebrochen. Bis zum Jahr 2029 rechnet das Airports Council International (ACI) in seiner jüngsten Ausgabe des „Global Traffic Forecast 2010–2029“ mit jährlichen Zuwachsraten von 4,1 % bei den Passagieren und 4,8 % bei der Luftfracht. Diese Entwicklung stellt die Luftfahrtindustrie mitsamt ihren Partnern vor ein grundlegendes Dilemma: Auch bei anhaltender Effizienzsteigerung auf allen Ebenen führt die Zunahme des Luftverkehrs zu mehr Lärmbelastung sowie steigenden Treibhausgas- und sonstigen Emissionen. Klima- und Lärmschutz sind damit zwei grundlegende Herausforderungen für die Luftverkehrsindustrie.

In Deutschland wird das Thema Lärm und Gesundheit derzeit von der Politik und in den Medien intensiv diskutiert, nicht nur bezogen auf den Luftverkehr, sondern auch mit Blick auf die anderen Verkehrsträger. Aufgrund der tendenziell zunehmenden Belastungen der Bevölkerung durch unterschiedliche Lärmquellen ist damit zu rechnen, dass das Thema an Relevanz gewinnt, weitere Auflagen zur Lärminderung lassen sich für die Zukunft nicht ausschließen.

Fraport stellt sich der Problematik und war beim Thema Fluglärm im Jahr 2010 besonders aktiv, vor allem im Rahmen des Forum Flughafen und Region. Im Sommer 2010 wurden die Ergebnisse der langjährigen konstruktiven Auseinandersetzung um den Lärmschutz der Öffentlichkeit präsentiert (vgl. Kapitel „Region und Gesellschaft“, S. 42).

Der Klimaschutz steht schon seit Jahren auf der politischen und gesellschaftlichen Agenda. Inzwischen ist die Notwendigkeit, Treibhausgasemissionen deutlich zu reduzieren, um den Klimawandel zumindest einzuschränken, weitgehend anerkannt. Politische Gremien von der UN über die EU bis zu nationalen und regionalen Parlamenten haben Ziele zur CO₂-Reduktion verabschiedet. Der Handlungsdruck und die Bedeutung der Klimapolitik für alle beteiligten Akteure dürften zunehmen. Erste Ansätze zur Regulierung sind bereits erkennbar. In Europa sind einige Industriesektoren in das Emissionshandelssystem (ETS) eingebunden, für die Luftverkehrsindustrie werden entsprechende Regelungen ab Januar 2012 verbindlich.

5 Information BMVBS Emissionshandel Luftverkehr

Festzuhalten ist, dass die Luftverkehrswirtschaft wie jede andere Branche neue Wege einschlagen muss, um ihren Energieverbrauch noch stärker zu senken. Über die bislang bereits erzielten Erfolge hinaus muss sie beispielsweise nach Alternativen zum Treibstoff Kerosin suchen, weil der Rohstoff Öl endlich und seine Verbrennung maßgeblich für die Klimabelastungen aus dem Luftverkehr ist.

Zusammen mit zahlreichen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz gehört auch dies zum Maßnahmenspektrum der Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft zum Klimaschutz. Wichtig ist ein gemeinsames, abgestimmtes Handeln zwischen den Akteuren der Branche und der Politik, da die Realisierung der Effizienzpotenziale nur gemeinsam möglich ist.

Die Vier-Säulen-Strategie – Maßnahmen zum Klimaschutz im Luftverkehr

Säule 1: Technischer Fortschritt

Technologische Innovationen stellen den größten Hebel für Effizienzverbesserungen im Luftverkehr dar, sei es nun bei Materialien, Triebwerken, Elektronik oder Aerodynamik. Seit 1970 haben sich dank technischer Neuerungen der spezifische Kerosinverbrauch und die CO₂-Emissionen um 70 % reduziert.

Säule 2: Verbesserte Infrastruktur

Ein erhebliches Einsparpotenzial eröffnen Infrastrukturverbesserungen am Boden und in der Luft. Die größten Möglichkeiten bieten dabei eine optimierte Nutzung der Lufträume und ein bedarfsgerechter Ausbau der Flughafen-Infrastruktur.

Säule 3: Operative Maßnahmen

Der Einsatz effizienterer Flugzeuggrößen, das Fliegen optimaler Flugrouten und -geschwindigkeiten sowie verbesserte Prozesse am Boden können ebenfalls die Effizienz erhöhen und Emissionen reduzieren.

Säule 4: Ökonomische Instrumente

Ergänzend können auch ökonomische Instrumente zum Einsatz kommen, wie emissionsabhängige Flughafen-Entgelte oder ein global ausgelegter Emissionshandel. Wesentlich dabei ist, diese Instrumente wettbewerbsneutral auszugestalten.

Quelle: Initiative „Luftverkehr für Deutschland“

6 Homepage „Luftverkehr für Deutschland“

Als Flughafen-Betreiber unterstützen wir die Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft. Dabei fokussieren wir unsere Aktivitäten auf Bereiche, die wir unmittelbar beeinflussen können. Das sind im Wesentlichen technische Verbesserungen an Gebäuden und Anlagen, Prozessoptimierungen sowie ökonomische Instrumente wie lärm- und emissionsabhängige Flughafen-Entgelte (vgl. Kapitel „Umwelt“, S. 38).

Ein Thema von grundlegender Bedeutung für den gesamten Luftverkehr und somit auch für Fraport ist die Sicherheit. Im Luftverkehr werden dabei die Begriffe „safety“ und „security“ unterschieden.

„Security“ hat das Ziel, den Luftverkehr und die intermodale Infrastruktur des Flughafens vor Angriffen zu schützen, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen. 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 Flughafen-Betreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§ 8–9).

Unter dem Begriff „safety“ versteht man die Gewährleistung des sicheren und ordnungsgemäßen Flugverkehrs im Zusammenspiel von Airlines, der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH und dem Flughafen-Betreiber.

Sicherheit muss Priorität haben. Allerdings sollen die aus den erforderlichen Kontrollen resultierenden Einschränkungen für die Passagiere, Mitarbeiter und Lieferanten so gut wie möglich begrenzt werden, damit der Flughafen-Betrieb weiterhin reibungslos funktionieren kann. Diese und weitere Faktoren, die für unsere Kunden – Passagiere und Airlines, Mieter und Konzessionäre – wichtig sind, gehen wir unter der Herausforderung „Kundenzufriedenheit“ an. Sie gehört zu den zentralen Erfolgsfaktoren für die Zukunftsfähigkeit eines Flughafens (vgl. Kapitel „Kunden“, S. 21).

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für jedes Unternehmen sind seine Mitarbeiter. Angesichts der demografischen Entwicklung mit ihren Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt gilt dies mehr denn je und die Sicherung der personellen Ressourcen rückt ins Zentrum der Unternehmensstrategie. Die Attraktivität als Arbeitgeber wird im Wettbewerb um Mitarbeiter mehr und mehr an Bedeutung gewinnen. Zudem ist ein guter Service durch qualifiziertes Personal neben einer benutzergerichten Infrastruktur eine wichtige Voraussetzung



für hohe Kundenzufriedenheit. Und die Präferenz für Fraport von Kunden im Personen- wie im Frachtverkehr ist letztlich eine Grundlage für den langfristigen Erfolg (vgl. Kapitel „Beschäftigte“, S. 27).

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt ist die größte privatwirtschaftlich finanzierte Investition in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Fraport muss diesen Ausbau in Auseinandersetzung mit den Interessen und Bedürfnissen aller Beteiligten fach- und termingerecht realisieren, um seinen langfristigen Erfolg auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu garantieren (vgl. Kapitel „Eigentümer“, S. 18).

Nachhaltigkeitsprogramm

Als langfristig ausgerichtetes Unternehmen setzt sich Fraport zu strategisch wichtigen Themen Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Sie sind 2010 für den Standort Frankfurt beziehungsweise für die Einzelgesellschaft Fraport AG erstmals in Form eines Nachhaltigkeitsprogramms zusammengefasst und im Januar 2011 vom Vorstand verabschiedet worden. Die Zielerreichung wird regelmäßig überprüft, die Ziele werden weiterentwickelt und in den nächsten Jahren sukzessive auch für die Tochtergesellschaften definiert.



Nachhaltigkeitsprogramm

| Ziel | Maßnahme | Laufzeit der Maßnahme | Status |
|---|---|---|--|
| Klimaschutz | | | |
| Reduzierung CO ₂ -Emissionen je Verkehrseinheit (ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30 %, von 3,7 in 2005 auf 2,6 kg/VE in 2020 Vermeidung von zusätzlichen CO ₂ -Emissionen durch die Ausbautvorhaben | Energetische Optimierung von Bestandsgebäuden | 2020 | _Sanierung der Lüftungszentralen im Terminal 1, Gesamtpotenzial etwa 17.500 t CO ₂ , Potenzial in Umsetzung etwa 4.500 t CO ₂ _Energetische Optimierung in Service- und Verwaltungsgebäuden, Gesamtpotenzial etwa 6.200 t CO ₂ , Potenzial in Umsetzung etwa 1.240 t CO ₂ |
| | Energieoptimierte Planung von Neubauten | 2012 | Energieoptimierte Planungen durchgeführt bei vier Gebäuden (Feuerwache 4, Flugsteig A-Plus, Verwaltungszentrale, Dienstgebäude Bodenverkehrsdienste) |
| | Aufbau eines CO ₂ -Controllings | 2011 | In Vorbereitung |
| | Einsatz alternativer Antriebstechnologien | 2015 | Vermehrter Einsatz von Elektrofahrzeugen, vorgesehener Anteil _Palettenhubwagen 20 % _Gepäckschlepper (serieller Hybrid) 20 % _Förderbänder 100 % _Erprobung von Elektro-Pkw mit unterschiedlichen Batteriearten im Alltagsbetrieb |
| Erreichung Level 3 im Airport Carbon Accreditation (ACA) Scheme des ACI Europe | Ausweitung der CO ₂ -Berichterstattung nach ACA-Vorgaben | 2012 | Modelle für Flugzeugemissionen und Dienstreisen vorhanden, Modellierung der CO ₂ -Emissionen von zu- und ablaufenden Verkehren in Weiterentwicklung |
| | Intensivierung des Stakeholder-Dialogs | fortlaufend | In Vorbereitung |
| Lärm | | | |
| Fraport leistet einen aktiven Beitrag zur Entlastung von Fluglärm. | Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps) | 2011 ff. | Konzept zur Routenbelegung entwickelt und Lärmmodellierung durchgeführt, Beginn Probetrieb ab Anfang 2011 vorgesehen |
| | Anhebung des Anfluggleitwinkels auf 3,2° mit dem Instrumentenlandesystem (ILS) auf der neuen Landebahn Nordwest | 2011 ff. | Studie zur Sicherheit und Machbarkeit durchgeführt. Mit der Installation eines zusätzlichen Instrumentenlandesystems wurde begonnen. |
| | Fraport unterstützt die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes mit seinem Engagement im Forum Flughafen und Region. | fortlaufend | |
| | Fluglärmmessung und -monitoring | 2011 ff. | Konzeptionierung des Monitorings und erste Messungen im Rahmen des aktiven Schallschutzes |
| Sicherheit im Luftverkehr | | | |
| Beibehaltung des hohen Sicherheitsstandards am Flughafen Frankfurt | Aus- und Weiterbildung | fortlaufend | Qualifizierte Ausbildung durch FraSec GmbH im eigenen Bildungszentrum, ein vom TÜV Süd zugelassener Weiterbildungsträger |
| | Qualitätsmanagement | fortlaufend | Internes Qualitätssicherungskonzept für Betrieb, Verfahren sowie Aus- und Fortbildung |
| | Mitarbeitermotivation | 2013, erste Analyseergebnisse Ende 2011 | Bauftragung einer externen Analyse zur psychischen und physischen Belastung an der Luftsicherheitskontrollstelle mit dem Ziel der Identifikation und Beseitigung von belastenden Momenten in der täglichen Arbeit |
| | Technik/Forschung und Entwicklung | 2011 | Entwicklung einer „Zukunftskontrolle“ in zwei Gremien: _In einer Arbeitsgruppe mit Bundespolizei und Fluggesellschaften _Im Rahmen der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ |
| | Erhöhung der betrieblichen Sicherheit (Safety) | fortlaufend | _Gefahrenidentifikation/-minimierung nach ICAO Annex 14 erfolgt _Neufassung Handbuch Sicherheitsmanagementsystem veröffentlicht _„Safety Committees“ etabliert |
| Verbesserung der Integration der Luftsicherheitskontrollen in den Passagierfluss Zielgrößen hierfür sind die Gewährleistung einer Wartezeit von bis zu zehn Minuten in 90 % der Sicherheitskontrollen und eine Passagierzufriedenheit mit der Freundlichkeit unseres Personals von mindestens 80 % im Jahr 2011. | Prozessanalyse und -optimierung | fortlaufend | Gemeinsam mit Bundespolizei und Fluggesellschaften arbeitet Fraport an Prozessverbesserungen. Aktuell angestrebte Tests: Motorisiertes Einlaufband, verändertes Wannensystem, Kaizen-Arbeitsgruppe |
| | IT-gestützte Personaleinsatzplanung und Passagiersteuerung (PAARIS) | in Umsetzung | Kurzfristsergebnisse durch Nutzung von einzelnen Daten (Umsteigerzahlen, Eintreffverhalten, Wartezeiten etc.) |
| | Durchsatz- und Wartezeitenmessungen | fortlaufend | Einführung von Bluetooth-Wartezeitenmessungen ist erfolgt. Systematische Auswertungen erfolgen kontinuierlich. Gleiches gilt für die Durchsatzwerte pro Kontrollspur, Ableitung von Passagier-/Personalsteuerungsmaßnahmen beziehungsweise Prozessverbesserungen. |
| | Projekt „Mit Sicherheit ein Lächeln“ | 2009/10 | Externe Schulungen zur Verbesserung der Kundenfreundlichkeit mit allen Beschäftigten der Luftsicherheit sind erfolgt. Vertiefung im Rahmen der internen Weiterbildung, insbesondere für Führungskräfte |

| Ziel | Maßnahme | Laufzeit der Maßnahme | Status |
|---|---|-----------------------|---|
| Wirtschaftlichkeit/ Investitionen | | | |
| Wir realisieren profitables Wachstum als Basis für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens. | Nachfragegerechte Investitionen in den Ausbau des Flughafens Frankfurt | 2016 | _Kapazitätsangepasster Zeitplan für Terminal 3 _Neuplanung Flugsteig C |
| | _Erweiterung Airport City Mall Frankfurt, Ebene 0 _Redesign der Ankunftsebene im Terminal 1 _Neuordnung und Erweiterung der Retail-Flächen im Terminal 2 | 2014 | Im Bau |
| | Wertschöpfung aus der Immobilienvermarktung und -entwicklung der Airport City | 2016 | _Weitere Grundstückskaufverträge mit zirka 140.000 m ² abgeschlossen _Hochbauprojektentwicklung erfolgreich abgeschlossen |
| | Weiterentwicklung des externen Geschäfts | fortlaufend | siehe Geschäftsbericht |
| Wir wollen langfristig einen Wertbeitrag erwirtschaften, der über unseren Kapitalkosten liegt. | Wertorientierte Steuerung der Geschäftsaktivitäten | fortlaufend | Geschäftsbericht, Kapitel „Wertorientierte Steuerung“ |
| | Anhebung der Verkehrsentgelte | 2015 | Öffentlich-rechtliche Verträge und Verträge mit Airlines und Airline-Verbänden abgeschlossen |
| | Programm „Fitness@Fraport2011“ zur Optimierung der Geschäftsprozesse und Kostensenkung | 2014 | Erste Umsetzungen sind erfolgt. |
| | „Zukunftsvertrag 2018“ zur Verbesserung des Kostengefüges und damit der Wettbewerbsfähigkeit am Standort Frankfurt | abgeschlossen | Verträge mit Arbeitnehmervertretung geschlossen, in Umsetzung |
| Attraktivität als Arbeitgeber | | | |
| Weiterentwicklung der Personalstrategie | Strategisches Projekt mit dem Ziel, die Aktionsfelder für die künftige Personalstrategie zu identifizieren und Lösungen zu erarbeiten unter besonderer Berücksichtigung des demografischen Wandels | bis 2015 | Kick-off für das Gesamtprojekt und die Teilprojekte haben stattgefunden. Erste Arbeitsergebnisse liegen vor. |
| Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzernbarometers von 3,06 auf mindestens 2,9 (Schulnotensystem) | Durchführung der Mitarbeiterbefragung im Rahmen des Fraport-Barometers 2010 und Ableitung von Verbesserungspotenzialen | fortlaufend | Fortführung |
| | Übertarifliche Sozialleistungen und Beteiligung am Unternehmenserfolg | fortlaufend | Fortführung |
| | Schrittweiser Ausbau leistungsorientierter Gehaltskomponenten | 2011-2014 | |
| | Change-Projekt neue Unternehmenszentrale: „Arbeitsgruppe Gestaltung“, Planung Musterfläche, Kommunikationsmaßnahmen | 2012 | Fortführung |
| Weiterentwicklung der Führungskompetenzen bezogen auf die Ergebnisse im Konzernbarometer und im 360°-Feedback | Durchführung des 360°-Feedbacks für Führungskräfte | ab 2011 | |
| | Stärkere Nutzung des Coachingpools und systematische Vorbereitung auf die Übernahme von und Begleitung in Führungspositionen | ab 2011 | |
| | Umsetzung eines Konzern-Entwicklungsprogramms IMEPplus (Integriertes Managemententwicklungsprogramm) | 2015 | Konzept liegt vor. |
| Kundenzufriedenheit | | | |
| Bis 2015 wollen wir die Globalzufriedenheit der Passagiere um 10 Prozentpunkte auf 80 % steigern. Die Globalzufriedenheit ermitteln wir im Rahmen unserer monatlichen Erhebung unter Kunden mit der Fragestellung: Wie zufrieden waren Sie insgesamt mit dem Frankfurter Flughafen? | Serviceprogramm „Great to have you here!“ zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Im Fokus sind die mittels kontinuierlicher Passagierbefragungen identifizierten Handlungsfelder: | 2015 | Programmstart Mai 2010, öffentlich Dezember 2010 |
| | _Reduzierung von Wartezeiten beim Check-in, an den Sicherheitskontrollen und bei der Gepäckausgabe durch Prozess- und Infrastrukturverbesserungen sowie zusätzliches Personal | 2011 ff. | In Umsetzung |
| | _Vereinfachung der Umsteigeprozesse durch Verbesserung der Infrastruktur | 2015 | In Umsetzung |
| | _Erleichterung der Orientierung durch ein flächendeckendes, neues Beschilderungssystem in den Terminals | 2012 | In Umsetzung |
| | _Steigerung der Zufriedenheit mit der Sauberkeit der Sanitäranlagen durch deren Neugestaltung | 2012 | Musteranlage erstellt, Roll-out im A-Bereich ab 2011 |
| | _Steigerung der Freundlichkeit und der Servicehaltung des Personals durch Servicetrainings auf allen Ebenen und Programme, bei denen das Topmanagement „schichtweise“ in operative Prozesse eingebunden wird. | 2011 ff. | Diagnose und Konzeption sind erfolgt, sukzessive Umsetzung 2011. |
| | _Optimierung der Service- und Produktqualität von Einzelhandel, Gastronomie und Services durch Erweiterung des Angebots, Schulungen und Qualitätsmanagement | fortlaufend | In Umsetzung |

Organisation und Governance



Organisation

Die Organisation der Fraport AG gliedert sich in vier strategische Geschäftsbereiche, zwölf Zentralbereiche und seit dem 1. Januar 2011 in drei Servicebereiche. Neu hinzugekommen ist der Servicebereich Zentrales Infrastrukturmanagement (ZIM), der die Planung und Steuerung der wesentlichen (neuen) Infrastrukturvorhaben sowie die Formulierung der Instandhaltungsstrategie für die vorhandene Infrastruktur am Flughafen Frankfurt übernimmt. Ziel dieser organisatorischen Weiterentwicklung ist es, eine bereichsübergreifende und eindeutige Verantwortlichkeit für die Anlagen und Immobilien am Flughafen Frankfurt zu schaffen. Dies und ein ganzheitlicher Ansatz, der eine Lebenszyklusbeurteilung einschließt, sollen auch nachhaltigen Aspekten bei der Infrastruktur- und Immobilienentwicklung noch besser gerecht werden.

7 Organisationsstruktur



Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex und wird regelmäßig entsprechend den Empfehlungen und Anregungen der Regierungskommission überprüft und weiterentwickelt, zuletzt am 27. September 2010. Er kann auf der Internetseite des Unternehmens abgerufen werden.

Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand der Fraport AG gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab und veröffentlicht sie im Geschäftsbericht. Daneben enthält der Geschäftsbericht auch den detaillierten Corporate Governance-Bericht des Unternehmens und den Bericht des Aufsichtsrats mit weiteren Aussagen zur Corporate Governance.

8 Corporate Governance

Die Vergütung des Vorstands der Fraport AG wurde 2010 verstärkt an längerfristige Kriterien gekoppelt und erfüllt die Vorgaben des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Informationen dazu enthält der Geschäftsbericht der Fraport AG.

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzern-Standorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Im Rahmen des Qualitätsmanagements wird die Einhaltung eingegangener Verpflichtungen überprüft.

Darüber hinaus hat Fraport die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkäuferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME), unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten Business Conduct Rules bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

9 UN Global Compact

10 OECD-Leitsätze

11 ILO-Kernarbeitsnormen

12 BME Compliance Initiative

Das Management der nachhaltigen Entwicklung von Fraport ist eine Querschnittsaufgabe. Der Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ wurde im Rahmen des Programms „Fitness@Fraport2011“ gebildet und nahm zum 1. Januar 2010 seine Arbeit auf. Er ist direkt dem Arbeitsdirektor unterstellt.

Der Zentralbereich identifiziert die für die Umsetzung der Geschäftsstrategie wichtigen Nachhaltigkeitsthemen und treibt deren Weiterentwicklung voran. Außerdem verantwortet er unter anderem das Umweltmanagement, die Nachhaltigkeitsberichterstattung und das -monitoring sowie die Koordination der Stakeholder-Dialoge. Weiterhin ist er für das Corporate Compliance Management zuständig und führt die Aktivitäten des internen Kontrollsystems zusammen.

Das Integrierte Managementsystem der Fraport AG entspricht den Bestimmungen der internationalen Norm ISO 9001 und wurde 2004 erstmals zertifiziert. Der Zertifizierungsverbund des Fraport-Konzerns umfasst die Einzelgesellschaft Fraport AG und 17 Tochterunternehmen. Einzelne Konzern-Unternehmen sind zusätzlich nach ISO 14001 (Umwelt) und OHSAS 18001 (Arbeitsschutz) durch TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.

13 TÜV-zertifiziertes Managementsystem

Mit der Bereichsgründung wurde auch das Sustainability Board neu strukturiert. Das Board hat eine zentrale Steuerungsfunktion und wird vom Vorstandsvorsitzenden geführt. Darüber hinaus sind der Arbeitsdirektor und die obersten Führungskräfte aller Geschäftsbereiche und einiger Zentralbereiche feste Board-Mitglieder.

14 Nachhaltigkeitsverständnis

Corporate Compliance und Risikomanagement

WerteManagementsystem

Das WerteManagementsystem dient der Korruptionsprävention, indem es integeres Geschäftsverhalten in allen Bereichen sicherstellen soll. Kernstück ist der Wertekodex, der die Verhaltensstandards der Fraport AG festlegt. 2003 wurde das WerteManagement eingeführt und sukzessive an allen Konzern-Standorten mit Mehrheitsbeteiligung implementiert, seit 2005 ist es am Standort Frankfurt Bestandteil der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen mit Mitarbeitern und Führungskräften. Die Zielsetzung des WerteManagementsystems wurde auch in das Shareholder Agreement mit der Northern Capital Gateway aufgenommen. Das Konsortium wird gemeinsam mit drei weiteren Partnern die Entwicklung des Flughafens Pulkovo in der russischen Metropole St. Petersburg vorantreiben. Es wurde bereits eine Compliance-Arbeitsgruppe gebildet, die an der Umsetzung einer „Best practice compliance in Russland“ arbeitet. Bei diesem Programm geht es vor allem um die Vermeidung von Korruption und wirtschaftskriminellen Straftaten.

Über den Kodex, regelmäßige Schulungen und einen internen Ombudsmann hinaus hat Fraport 2009 ein elektronisches Hinweisgebesystem zur Meldung von unternehmensschädigendem Verhalten eingeführt. Mitarbeiter von Fraport, Geschäftspartner und Kunden können Hinweise über Unregelmäßigkeiten in eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben, der Zugang erfolgt über die Fraport-Homepage. Weltweit und rund um die Uhr können so vertrauliche Information zu Korruption und Wirtschaftskriminalität gemeldet werden. Der Hinweisgeber entscheidet, ob er anonym bleiben will oder sich namentlich meldet. Die Anonymität des Hinweisgebers ist systemseitig sichergestellt. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. Im Jahr 2010 wurde das Hinweisgebesystem auch am Konzern-Standort Antalya in türkischer Sprache eingeführt, 2011 ist die Implementierung in Lima geplant.

15 WerteManagementsystem

Risikomanagementsystem

Um Risiken der Geschäftstätigkeit frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten, kontinuierlich zu überwachen und konsequent zu handeln, hat die Fraport AG ein Steuerungs- und Kontrollsystem implementiert, das darauf ausgerichtet ist, Risiken im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß zu begrenzen.

Internes Kontrollsystem

Das Interne Kontrollsystem umfasst alle Aktivitäten zur Dokumentation und Wirksamkeitsbeurteilung der Kontrollen, die der Verminderung oder Vermeidung der wesentlichen prozessimmanenten Risiken des Fraport-Konzerns dienen.

Integriertes Risiko- und Compliance-Managementsystem

Compliance bedeutet die Einhaltung aller für den Fraport-Konzern relevanten Gesetze, Vorschriften, Richtlinien, Verträge und sonstigen Verpflichtungen. Organisatorisch liegt die Verantwortung für ein Managementsystem, das rechtskonformes Verhalten gewährleisten soll, beim Zentralbereich Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance. Es baut auf einer Reihe von Systemen auf, die 2010 in einem integrierten Fraport-Risiko- und Compliance-Managementsystem konzeptionell zusammengefasst wurden. Die Implementierung erfolgt schrittweise ab 2011.

Die Weiterentwicklung soll der wachsenden Bedeutung von Compliance-Themen gerecht werden und die Effizienz der Systeme steigern. In dem neuen, integrativen Organisationsansatz werden das Werte-, das Risiko- und das bisherige Compliance-Managementsystem sowie das Interne Kontrollsystem zusammengeführt. Eine gemeinsame IT-Plattform hilft, Schnittstellen zu verringern und Redundanzen zu vermeiden.

Die Gremien zur Vernetzung der einzelnen Teilsysteme sind der Risikomanagement-Ausschuss und das Compliance Board. Letzteres erarbeitet einheitliche Vorgaben, befasst sich mit konkreten Compliance-Vorfällen und gibt dies an den Vorstand weiter. Außerdem erhält er eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzern-Risiken und berichtet auf dieser Basis an den Aufsichtsrat. Ausführliche Informationen hierzu werden jeweils in den Geschäfts- und Zwischenberichten der Fraport AG gegeben.

16 Chancen- und Risikobericht 2010

Stakeholder-Dialog

Aktives Wertemanagement

Fraport-Beschäftigte werden regelmäßig und an allen Konzernstandorten in Bezug auf eine werteorientierte Unternehmensführung und insbesondere im Umgang mit Geschenken und Zuwendungen geschult. Im Jahr 2010 fanden 15 Schulungen mit 180 Personen statt, in den vergangenen vier Jahren nahmen zirka 1.350 Beschäftigte der Fraport AG (nahezu 100 % der Führungskräfte und in Risikobereichen arbeitende Mitarbeiter) teil. In den Beteiligungen besuchten 200 Beschäftigte entsprechende Schulungen.



2010 wurde das Qualitätsmanagement der Fraport AG mit dem Topit Quality Award ausgezeichnet.

17 Topit Quality Award

Fluggäste

Frida und Paula Blumenstock



Vorstandsvorsitzender der Fraport AG,
Vorstandsmitglied des Forum
Flughafen und Region

Dr. Stefan Schulte



Luftsicherheitsassistentin,
Luftsicherheitskontrollen

Astrid Helmer



Oberbürgermeisterin
Frankfurt am Main, Aufsichts-
ratsmitglied der Fraport AG

Dr. h.c. Petra Roth



Mitglied des Sachverständigenrats für Umweltfragen,
Direktor des Zoo Frankfurt

Professor Dr. Manfred Niekisch



Unsere Handlungsfelder

Die Zukunftsfähigkeit unseres Geschäfts hängt davon ab, dass wir heute die richtigen Entscheidungen treffen – und das nicht nur in unmittelbar wirtschaftlichen Belangen. Im Sinne von unternehmerisch verantwortlichem Handeln wollen wir auch einen Mehrwert schaffen für unsere Kunden, Beschäftigten und Nachbarn; Belastungen für Umwelt und Natur sollen vermieden beziehungsweise so gering wie möglich gehalten werden.

16 Eigentümer

- 16 Fraport-Aktie und Aktionäre
- 17 Wertorientierte Steuerung
- 18 Investitionen

20 Kunden

- 21 Passagierzufriedenheit
- 22 Effiziente Verkehrsdrehscheibe
- 24 Luft- und Unternehmenssicherheit

26 Beschäftigte

- 27 Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung
- 28 Aus- und Weiterbildung
- 29 Chancengleichheit und Diversity
- 31 Attraktiver Arbeitgeber
- 32 Sicherheit am Arbeitsplatz und Schutz der Gesundheit

34 Umwelt

- 35 Klimaschutz
- 38 Verkehr
- 38 Luft
- 39 Biodiversität
- 40 Ressourceneffizienz
- 41 Umweltmanagement weltweit

42 Region und Gesellschaft

- 42 Lärmschutz
- 45 Gesellschaftliche Verantwortung

Eigentümer



Fraport-Aktie und Aktionäre

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.

Nach einem verhaltenen ersten Halbjahr entwickelte sich der Kurs der Fraport-Aktie im Verlauf des zweiten Halbjahrs sehr positiv und lag am Jahresende mit einem Kurswachstum von rund 30 % deutlich über dem DAX und leicht unter dem MDAX. Inklusive Dividende erreichte die Aktie eine Gesamttrendite von 33,2 %.

Hauptversammlung

Jährlicher Höhepunkt des Austauschs mit unseren Aktionären ist die Hauptversammlung. Am 2. Juni 2010 kamen 1.352 Aktionäre zusammen, die 86,6 % des Aktienkapitals repräsentierten, um den Geschäftsverlauf 2009 zu diskutieren. Darüber hinaus entschied die Hauptversammlung über sämtliche ihr durch das Gesetz beziehungsweise den Deutschen Corporate Governance-Kodex zugewiesenen Aufgaben wie die Gewinnverwendung, die Entlastung des Aufsichtsrats sowie des Vorstands, die Bestellung des Abschlussprüfers, die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien, die Billigung des Vergütungssystems der Vorstandsmitglieder und die Satzungsänderungen

zur Anpassung an das Gesetz zur Umsetzung der Aktionärsrechte-Richtlinie.

Die Fraport-Aktie in Nachhaltigkeitsindizes

Die Mitgliedschaft der Fraport AG im Dow Jones Sustainability Index (DJSI) World ist 2010 erneut bestätigt worden. Damit ist Fraport nach wie vor der einzige Flughafen-Betreiber weltweit, der in diesem Nachhaltigkeitsindex gelistet ist. Der DJSI umfasst die im Hinblick auf nachhaltige Unternehmensführung besten 10 % aus den 2.500 größten Unternehmen des Dow Jones World Index. Die Notierung im Europaindex, DJSI Europe, hat Fraport 2010 erstmals knapp verfehlt. Bestätigt wurde dagegen die Notierung im Nachhaltigkeitsindex der Financial Times Stock Exchange FTSE4Good.

¹⁸ Dow Jones Sustainability Index

¹⁹ FTSE4Good

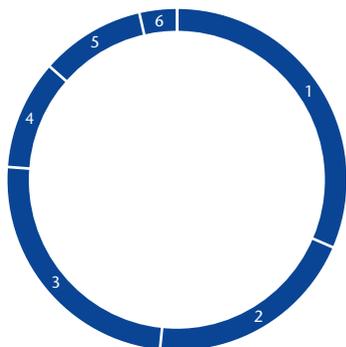
Darüber hinaus wurde Fraport im Februar 2011 zum vierten Mal in Folge in das Sustainability Yearbook der SAM Group (Sustainable Asset Management, ein globaler Vermögensverwalter) und von PwC (PricewaterhouseCoopers) aufgenommen und darin mit der Auszeichnung „SAM Silver Class“ hervorgehoben (Vorjahr: „SAM Silver Class“).

²⁰ SAM Group

SAM konzentriert sich ausschließlich auf nachhaltige Investitionen und analysiert im Rahmen seines Corporate Sustainability Assessment jährlich mehr als 1.000 börsennotierte Unternehmen.

Aktionärsstruktur

am 31. Dezember 2010*



| | | |
|---|---------|---|
| 1 | 31,50 % | Land Hessen |
| 2 | 20,12 % | Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH |
| 3 | 24,55 % | Unbekannt |
| 4 | 10,33 % | Artio Global Investors Inc. |
| 5 | 9,92 % | Deutsche Lufthansa AG |
| 6 | 3,58 % | Taube Hodson Stonex Partners LLP |

* Anteile der Aktionäre beziehen sich auf die letzte offizielle Meldung gemäß WpHG. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2010 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt abweichen.





„Als bedeutender Aktionär von Fraport hat die Stadt Frankfurt ein besonderes Interesse an 'unserem' Flughafen: Er schafft Arbeitsplätze, stärkt die Infrastruktur des Rhein-Main-Gebiets und fördert die Wirtschafts- und Finanzmetropole Frankfurt.“

Dr. h.c. Petra Roth, Oberbürgermeisterin Frankfurt am Main, Aufsichtsratsmitglied der Fraport AG

Fraport beteiligt sich seit 2006 am Carbon Disclosure Project (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, die Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting analysiert. Beim „Disclosure Scoring“, bei dem die Qualität der Klimaberichterstattung bewertet wird, wurden 30 Unternehmen erstmals in den deutschen Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen. 2010 setzte sich dieser aus 22 DAX-Werten und acht Werten aus dem Mid- und Small-Cap-Segment zusammen. Fraport belegte Rang 11.

21 Carbon Disclosure Project

Wertorientierte Steuerung

Im Interesse einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzern-Entwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße ist dabei der

Fraport-Wertbeitrag, der als Differenz aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) und den Kapitalkosten des Unternehmens ermittelt wird.

22 Fraport-Wertbeitrag



Entwicklung des Wertbeitrags 2010

Nach dem krisenbetroffenen Vorjahr mit einem negativen Wertbeitrag von –62,0 Mio € weist der Fraport-Konzern 2010 mit 49,0 Mio € wieder einen positiven Wertbeitrag auf. Die Inbetriebnahme von Investitionen führte zu einer Erhöhung der Fraport-Assets von 3.820,2 Mio € auf 4.019,7 Mio € (+5,2 %) sowie der Kapitalkosten vor Steuern von 362,9 Mio € auf 381,9 Mio € (+5,2 %). Mit einem ROFRA von 10,7 % überschritt der Fraport-Konzern 2010 den Fraport-Kapitalkostensatz (WACC) von 9,5 % und war damit wertschaffend. Eine detaillierte Erläuterung zum Geschäftsverlauf des Fraport-Konzerns und der Fraport-Segmente ist im Geschäftsbericht 2010 zu finden.

23 Geschäftsverlauf 2010

Entwicklung des Wertbeitrags 2010 (in Mio €)

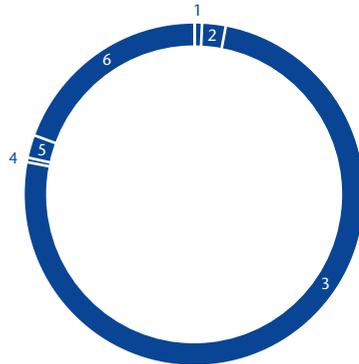
| | 2009 | 2010 |
|---------------------------|---------|---------|
| EBIT | 300,9 | 430,9 |
| Fraport-Assets | 3.820,2 | 4.019,7 |
| Kapitalkosten vor Steuern | 362,9 | 381,9 |
| Wertbeitrag vor Steuern | –62,0 | 49,0 |
| ROFRA | 7,9 % | 10,7 % |





Investitionen

Stand 31. Dezember 2010



- 1 0,58 % Sonstige immaterielle Vermögenswerte
- 2 2,24 % Investments in Flughafenbetreiberprojekte
- 3 75,59 % Sachanlagen
- 4 0,01 % Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien
- 5 2,15 % Beteiligungen at equity
- 6 19,43 % Andere Finanzanlagen

Für die Errichtung der Rollbrücken über die Autobahn mussten 409 Einbebe-Elemente mit einem Gewicht von bis zu 92 Tonnen und einer Länge von bis zu 33 Metern zentimetergenau eingepasst werden.

Investitionen

Der Fraport-Konzern hat im Geschäftsjahr 2010 insgesamt 1.033,9 Mio € investiert. Damit lag das Investitionsvolumen rund 405 Mio € unter dem Vorjahr (1.438,3 Mio €). Gründe für den Rückgang waren im Wesentlichen eine geringere Anlage-tätigkeit im Financial Asset Management sowie die in 2009 erfolgte Aktivierung der erworbenen weiteren Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession.

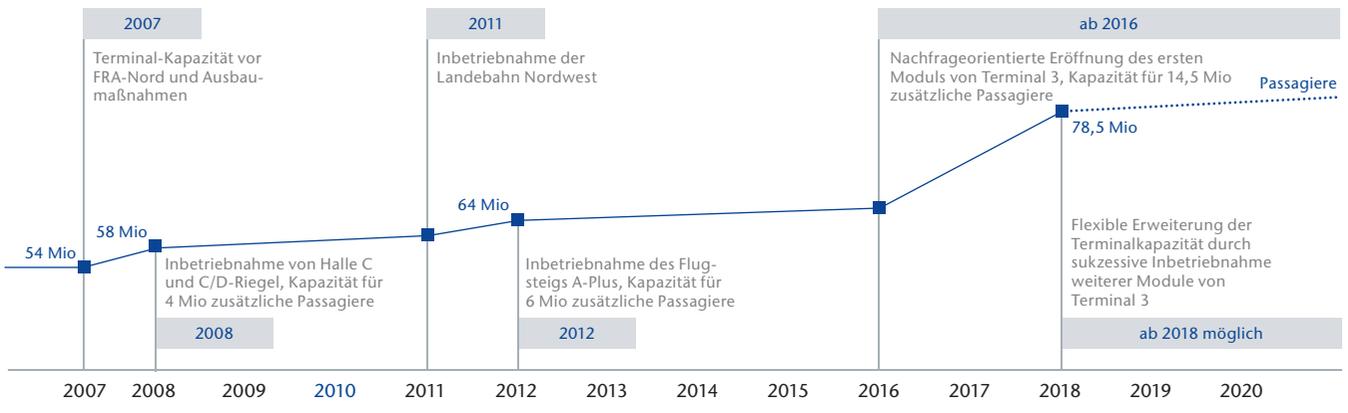
Investitionsschwerpunkt war mit rund 775 Mio € erneut der Flughafen Frankfurt. Auf die Beteiligungen des Fraport-Konzerns entfielen rund 35 Mio €. Der Großteil der Investitionen bezog sich dabei auf die Beteiligung Twin Star in Bulgarien. In langfristige Finanzanlagen wurden knapp 225 Mio € investiert. Schwerpunkt bildete der Erwerb von Geldanlagen. Die Investitionsquote lag mit 47,1 % um 24,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (vgl. Geschäftsbericht 2010, Fraport AG, S. 63).

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt

Kernstück des Ausbauprogramms, das im Zeitraum 2007 bis 2015 ein Volumen von rund 7 Mrd € haben soll, ist die neue Landebahn Nordwest. Ende Oktober 2011 soll sie in Betrieb genommen werden. Die von Fluggesellschaften adressierte Nachfrage nach Slots (Zeitfenster für einen Start oder eine Landung) übersteigt am Flughafen Frankfurt bereits seit Jahren das verfügbare Angebot. In Spitzenzeiten liegt die Nachfrage um 10 bis 20 % über den verfügbaren Slots. Dementsprechend werden die neu entstehenden Kapazitäten benötigt, damit sowohl der Flughafen selbst als auch seine Kunden mittel- und langfristig an der Entwicklung des Weltflugverkehrs teilhaben können.

Das Gelände für den Bau der Landebahn Nordwest ist etwa 220 Hektar groß – das entspricht rund 300 Fußballfeldern. Konkret entsteht eine 2,8 Kilometer lange Landebahn, ein knapp 600 Meter langer Tunnel, zwei Rollwege aus fünf

Geplante Terminal-Kapazitäten





Im März 2009 begannen die Arbeiten an der Landebahn Nordwest. Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit werden hier im Herbst 2011 die ersten Flugzeuge landen.

einzelnen Brückenbauwerken über Straßen und Schienen mit einer Länge von bis zu 220 Metern und 60 Kilometer Entwässerungskanäle. Das Vorhaben ist mit einer Vielzahl ingenieurtechnischer und ökologischer Herausforderungen verbunden. Die Maßnahmen zum Schutz von Flora und Fauna (vgl. Kapitel „Umwelt“, S. 39) allein sind mit Investitionen in Höhe von 160 Mio € verbunden.

Wesentlich sind außerdem die Arbeiten am Neubau des Flugsteigs A-Plus. Mit der im Jahr 2012 geplanten Eröffnung wird sich die vorhandene Passagier-Kapazität in den Terminals 1 und 2 von derzeit etwa 58 Mio auf rund 64 Mio erhöhen. Die zusätzliche Kapazität wird nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn dringend benötigt für mehr Fluggäste und zusätzliche Gebäude-Positionen für Großraum-Flugzeuge. Der Marktplatz A, der den Flugsteig A-Plus künftig mit dem Terminal 1 und dem bestehenden Flugsteig A verbindet, schafft attraktive Gastronomie-, Shopping- und Service-Angebote auf einer Gesamtfläche

von über 10.000 Quadratmetern und stärkt das margenstarke Retail-Geschäft von Fraport. Der zentrale Transfer-Knoten im neuen Flugsteig erleichtert Passagieren das Umsteigen und erhöht die Service-Qualität. Neben seiner hohen Funktionalität setzt der Flugsteig A-Plus auch Maßstäbe hinsichtlich des „Nachhaltigen Bauens“. Ziel ist, die CO₂-Emissionen gegenüber herkömmlichen Gebäuden zu verringern. Außerdem ist geplant, das Gebäude mit sogenannten Pre-conditioned-Air-Systemen (PCA) auszurüsten, die das Abschalten der Hilfstriebwerke im parkenden Flugzeug ermöglichen.

Der neue Flugsteig überbrückt die Kapazitäten der Terminals 1 und 2 bis zur Eröffnung des dritten Terminals, das etwa 2016/2017 in Betrieb gehen soll.



„Mit der neuen Landebahn ist der wichtigste Grundstein für den zukünftigen Erfolg des Fraport-Konzerns gelegt.“

Martin Bien, Geschäftsbereichsleiter Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit

Fluggäste

Dr. Iris Blumenstock mit
Paula und Frida

„Mit Kind zu reisen ist oft nicht leicht: Warten beim Einchecken, Warten bei der Sicherheitskontrolle, Warten am Gate, ... Eine freundliche Atmosphäre, in der auch Kinder willkommen sind, hilft da schon sehr.“

Meckern erwünscht

Wir wollen es wissen, wenn irgendwo am Flughafen Frankfurt etwas nicht klappt. Deshalb hat Fraport hier ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem eingerichtet, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per E-Mail, Telefon, Brief, persönlich oder über unsere Feedback-Terminals, wir stehen den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, dass jede Beschwerde innerhalb einer Woche abschließend beantwortet wird, mindestens 20 % davon im persönlichen Telefonkontakt. Im Jahr 2010 sind 3.872 Beschwerden eingegangen, knapp ein Drittel davon allein in Bezug auf die Sicherheitsverfahren, speziell zur Entnahme von Gefahrgut aus dem Reisegepäck. Die Beschwerden werden von den zuständigen Bereichen aufgenommen und geben Anregungen für Verbesserungen.

Passagierbeschwerden 2010 (absolut / %-Anteil)

| | | |
|----------------------------|-------|--------|
| Sicherheitsverfahren | 1.114 | 28,8 % |
| Personal | 573 | 14,8 % |
| Infrastruktur | 318 | 8,2 % |
| Information/Orientierung | 392 | 10,1 % |
| Passagierservice | 320 | 8,3 % |
| Retail/Parken | 294 | 7,6 % |
| Passagierfluss/Wartezeiten | 453 | 11,7 % |
| Sonstige | 408 | 10,5 % |

Kunden

Passagierzufriedenheit

Im Jahr 2010 konnten wir am Flughafen Frankfurt über 53 Mio Passagiere begrüßen, an Spitzentagen waren es über 180.000. Rund die Hälfte davon sind Umsteiger, die zunehmend nach Service- und Qualitätskriterien auswählen, über welchen Flughafen sie fliegen. Die Zufriedenheit der Reisenden mit Infrastruktur, Prozessen und Personal ist Voraussetzung für die Auslastung der vorhandenen und im Zuge des Flughafen-Ausbaus neu entstehenden Kapazitäten.

Es ist unser Anspruch, den Bedürfnissen aller Reisenden, ob alt oder jung, selbstständig oder unterstützungsbedürftig, gerecht zu werden. Der Aufenthalt am Flughafen soll ein schönes Erlebnis sein. Dazu müssen potenzielle Stressfaktoren begrenzt werden. Internationalen Studien zufolge gehören dazu vor allem lange Wartezeiten, fehlende Orientierung, unfreundliches Personal und Flugverspätungen.

Um bei den genannten Themen noch besser zu werden, hat die Unternehmensleitung die Steigerung der Kundenzufriedenheit als strategisches Ziel vorgegeben. Bis 2015 wollen wir die Globalzufriedenheit der Passagiere um 10 Prozentpunkte auf 80 Prozent steigern. Die „Globalzufriedenheit“ ermitteln wir im Rahmen unserer monatlichen Erhebung unter Kunden mit der Fragestellung: „Wie zufrieden waren Sie insgesamt mit dem Frankfurter Flughafen?“ Zur Umsetzung dieses Ziels haben wir im Mai 2010 die Initiative „Great to have you here!“ gestartet. Das Service-Programm ist mit langfristiger Perspektive ganzheitlich über den gesamten Passagierprozess angelegt. Die Maßnahmen sind in vier Themenschwerpunkten gebündelt:

Aktionsprogramm „Freundliche Aufmerksamkeit“: Wir wollen stärker auf die Passagiere zugehen. Über Schulungsmaßnahmen wird jeder Mitarbeiter, angefangen beim Top-Management, für seine Rolle als „Service-Botschafter“ geschult. Service-Awards belohnen besondere Leistungen.

Aktionsprogramm „Schnelles und komfortables Reisen“: Hier geht es um die Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten sowie um die Warte- und Wegezeiten. Letztere sollen verkürzt werden, unter anderem durch ein neues Beschilderungssystem, zusätzliches Service-Personal und individuelle Fluginformationen per Indoor-Navigation.

Reisende sollen darüber hinaus auch konkrete Unterstützung erhalten, zum Beispiel durch Shuttles mit Elektrowagen für lange Transferwege.

Aktionsprogramm „Shoppen und Erleben“: Über neue, attraktive Angebote sollen Unterhaltungs- und Erlebniswert des Aufenthalts am Flughafen Frankfurt gesteigert werden. Dazu gehören neue gastronomische Attraktionen ebenso wie erweiterte Parkservices und ein größeres Angebot an Internet-Stationen sowie zusätzliches Infopersonal.

Aktionsprogramm „Angenehmes Ambiente“: Im Flughafen Frankfurt sollen nicht nur die Abläufe reibungslos funktionieren, sondern auch die Atmosphäre ist wichtig: Gestaltung und Einrichtung sollen dafür sorgen, dass sich die Menschen auf dem Flughafen wohlfühlen. Hierzu werden unter anderem Ruhe- und Wartebereiche neu konzipiert, Hallen- und Marktplätze sowie Kinderspielflächen gestaltet und die Sanitäreanlagen erneuert.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist eingebettet in quantifizierte Vorgaben, deren Erreichung regelmäßig gemessen und kommuniziert wird. Fraport stellt für dieses Service-Programm ein Budget in Höhe von 10 Mio € bereit.

24 Microsite „Great to have you here!“

Eine Reihe von Maßnahmen ist darauf ausgerichtet, Warteschlangen für Passagiere zu reduzieren und gleichzeitig den Reisekomfort zu steigern. So können Bahnreisende, die mit einer der 19 an dem Programm beteiligten Airlines fliegen, bereits am AIRail Check-in ihr Gepäck abgeben und ihre Bordkarte beziehen. Dieser im Verbindungstrakt zwischen Fernbahnhof und Flughafen gelegene Schalterbereich bietet kurze Wartezeiten. Dass dieses Angebot einem Bedürfnis entspricht, belegen die Zahlen: Nutzten in der Testwoche vor einem Jahr 369 Reisende den AIRail Check-in, waren es in der Vergleichswoche 2010 bereits 2.636.

Um Verkürzungen der Wartezeiten im Flughafen zu erreichen, wurde eine Untersuchung zu den Ankunftszeiten der Passagiere und eine Messung der Zeit bis zur Abfertigung durchgeführt. Demnach kommen knapp 23 % der Fluggäste bereits vor Beginn des Check-ins im Flughafen an, weshalb sich unmittelbar nach Öffnung der Check-in-Schalter bereits Schlangen bilden. Kurz vor Ende



„Hier in der Airport City zu arbeiten ist einfach super. Neben unseren Stammkunden vom Flughafen kommen täglich Reisende aus aller Welt, denen wir bei der Suche und Auswahl dessen, was sie brauchen, helfen können.“

Firouzeh Asvadi, Mitarbeiterin bei Tegut, Flughafen Frankfurt

Stakeholder-Dialog

Kunden- zufriedenheit im Fokus

Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen, dem Airport Service Quality Index (ASQ), eine Initiative des Airports Council International (ACI), ergänzt werden.

Unser Ziel: Wir erhöhen die Globalzufriedenheit der Passagiere um 10 Prozentpunkte auf 80 %.

Ein Mal jährlich erhalten wir zudem den Zufriedenheitsbericht von Skytrax. Bei diesem weltweiten Rating belegte der Flughafen Frankfurt Rang 16 – ein weiterer Schritt nach vorne, gemessen an Platz 21 im Vorjahr und Platz 44 im Jahr 2008.

25 Skytrax-Ranking





Wegen der Aktivitäten des Eyjafjallajökull-Vulkans auf Island war der Luftverkehrsraum zwischen dem 16. und 20. April 2010 in weiten Teilen Europas geschlossen. Für viele Transitreisende wurde der Flughafen Frankfurt zum „Notquartier mit Feldküche“.

des Check-ins muss dagegen nicht mehr erwartet werden. Mit einer früheren Öffnung der Schalter und einer gestaffelten Anzahl von Abfertigungspositionen kann dieser Verlauf entzerrt werden: Bei gleichem Personaleinsatz reduziert sich die durchschnittliche Wartezeit der Fluggäste deutlich.

Servicequalität muss sich auch in Extremsituationen bewähren. Ein Beispiel: Im Frühsommer 2010 konnten viele Reisende ihre Flüge wegen der Aschewolke nach dem Vulkanausbruch in Island nicht antreten oder mussten sie unfreiwillig unterbrechen. Nach Frankfurt umgeleitete Flugzeuge wurden auf Sonderpositionen abgestellt. So strandeten Tausende von Passagieren teilweise mehrere Tage lang am Flughafen Frankfurt. Unter großem Einsatz vieler Fraport-Mitarbeiter wurden Feldbetten aufgestellt und Decken sowie kalte und warme Speisen verteilt. Außerdem wurden Hygieneartikel, Wechselkleidung, Babyausstattung und ein Apothekenservice zur Verfügung gestellt. Auf den Monitoren an den Gates liefen internationale Fernsehprogramme, die Reisenden konnten eine extra eingerichtete Internet-Lounge nutzen und Kleinkünstler sorgten dafür, dass die Kinder sich nicht langweilten.

Und auch das ist wichtig, wenn man betroffen ist: Das Fundbüro des Flughafens Frankfurt wurde von Stiftung Warentest mit der Note „sehr gut“ (1,3) bewertet (Test 8/2009) – dies war die beste Note im gesamten Test, das Fundbüro erhielt im Bericht die Bezeichnung „vorbildlich“.

Effiziente Verkehrsdrehscheibe

Der Flughafen Frankfurt ist wegen seiner zentralen Lage, der Konzentration von Wirtschaft und Bevölkerung und der exzellenten Anbindung an andere Verkehrsträger ein unverzichtbares Ziel für alle bedeutenden Fluggesellschaften. Zudem ist er ein Hub (Verkehrsdrehscheibe) mit zahlreichen Umsteigeverbindungen in alle Welt.

Leistungsmerkmal Konnektivität

Konnektivität ist vor allem für Fluggesellschaften, aber auch für Flughäfen ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor. Gemeint ist damit in erster Linie die Anzahl in einem bestimmten Zeitfenster erreichbarer Anschlussflüge. Sie ist das zentrale Kriterium für die Hub-Funktion eines Flughafens und für Airlines deshalb wichtig, weil sie entsprechende Flughäfen mit lukrativen großen Flugzeugen anfliegen und von hier aus auch interkontinentale Strecken mit großer Auslastung bedienen können.

Der Flughafen Frankfurt weist eine besonders gute Konnektivität auf: Durch seine zentrale Lage und als Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa, die mit der Star Alliance eine der stärksten Airline-Allianzen der Welt anführt, hat Frankfurt ein hohes Passagieraufkommen und ein dichtes Streckennetz. Dies und kurze Bodenzeiten aufgrund schneller Passagier- und Logistikprozesse ermöglichen eine gute wirtschaftliche Ausnutzung der Flugzeuge. Der Anteil an Umsteigerpassagieren ist am Flughafen Frankfurt so hoch wie an keinem anderen europäischen Flughafen. Im Jahr 2010 betrug er rund 52 %.

Wir schaffen mit unserer Flughafen-Infrastruktur die Voraussetzung, dass eine minimale Umsteigezeit von 45 Minuten für Passagiere und deren Gepäck möglich ist. Dies ist im Vergleich mit anderen internationalen Großflughäfen ein Spitzenwert. Der Flughafen Frankfurt ist heute bis an



seine Kapazitätsgrenzen ausgelastet und wegen des dennoch wachsenden Passagieraufkommens logistisch immer mehr mit Engpassmanagement befasst. Deshalb haben wir in den letzten Jahren an einer kontinuierlichen Optimierung der eng verzahnten operativen Prozesse gearbeitet.

Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang das Gepäckmanagement. Frankfurt hat mit 59 % den weltweit höchsten Anteil an Umsteigergepäck zu bewältigen. Herzstück für den Transport ist die über 70 Kilometer lange computergesteuerte Gepäckförderanlage. Zur automatischen Erfassung, Beförderung und Sortierung der täglich bis zu 106.000 Abfluggepäckstücke werden die Gepäckdaten von den Airlines an Fraport übertragen und im System verarbeitet. Die Zuverlässigkeitsrate der Anlage lag 2010 bei 99,57 %.

Operational Excellence

Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest zum Winterflugplan 2011 kann der Flughafen Frankfurt die Anzahl der koordinierten Slots, das heißt der Anzahl an Starts und Landungen, kontinuierlich erhöhen. Langfristig wird so schrittweise eine Kapazitätserweiterung um zirka 50 % ermöglicht. Entsprechend hoch sind die Herausforderungen für das Gesamtsystem Flughafen. Um sowohl während der Inbetriebnahmephase als auch danach einen reibungslosen Flughafenbetrieb zu gewährleisten, hat Fraport – neben den bereits laufenden Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen der Terminalinfrastruktur wie Flugsteig A-Plus und Flugsteig C – im Juni 2010 das Programm „Operational Excellence“ gestartet.

Wir haben rund 16 wesentliche Prozesse identifiziert, die als relevant für einen reibungslosen Ablauf anzusehen sind. Dazu gehören unter anderem: Vorfeld- und Rollbahnsystem, Flugzeugpositionierung und Belegung der Gates,

Terminalbetrieb inklusive Passagierfluss, Gepäckbeförderung und Sicherheitskontrollen. Im persönlichen Dialog und mithilfe von Informationsmaterial kommunizieren wir den Beteiligten – insbesondere Fluggesellschaften, Behörden und Dienstleistern, aber auch internen Stellen – wichtige Inhalte zur Infrastrukturentwicklung und zu den erwarteten Verkehrsmengen. Darüber hinaus werden auf die Bedürfnisse des jeweiligen Prozesspartners zugeschnittene Daten und Fakten zusammengestellt und die Mitarbeiter geschult. Mit der Umsetzung des Programms ist ein 15-köpfiges Team befasst.

2.230.000 Tonnen Fracht

Der Flughafen Frankfurt ist Europas größter Frachtflughafen. Im Jahr 2010 wurden rund 2,23 Mio Tonnen Fracht umgeschlagen, das entspricht einem Wachstum um +21,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt sind über 250 Unternehmen und Behörden im Bereich Fracht an unserem Flughafen tätig. Sie beschäftigen mehr als 10.000 Mitarbeiter und steuern über die CargoCity Flughafen Frankfurt (CCF) den wertbezogen größten Teil der deutschen und europäischen Ex- und Importe. Durch den geplanten Ausbau der CargoCity Süd werden voraussichtlich ab 2013 die Frachtabfertigungskapazitäten nochmals erweitert.

Baggage Reconciliation System (BRS)

Ein Passagier fehlt an Bord, sein Gepäck muss aus Sicherheitsgründen wieder ausgeladen werden, das kostet Zeit. Um Abflugverspätungen zu vermeiden, wurde das sogenannte BRS entwickelt, mit dem zunächst nur die Koffer von Reisenden verladen werden, die bereits den Abflugbereich betreten haben. Gepäckstücke spät eintreffender Gäste werden erst zugeladen, wenn der Passagier das Flugzeug betritt.

Stakeholder-Dialog

Gut vernetzt mit allen Partnern

Wir sind im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich beziehungsweise quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.





Luft- und Unternehmenssicherheit

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hatte das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Aber seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001, bei denen ein bis dahin unvorstellbares Schreckensszenario Realität wurde, haben sich die Anforderungen stetig verschärft.

Die Gewährleistung höchstmöglicher Sicherheitsstandards ist an einem großen Flughafen denkbar schwierig: Im Durchschnitt zählen wir in Frankfurt täglich 140.000 Passagiere, zusammen mit den Beschäftigten, Abholern und Besuchern bewegen sich jeden Tag rund 200.000 Personen auf dem Flughafen-Gelände, das rund 19 Quadratkilometer groß ist. Zu dem Risiko terroristischer Anschläge kommen hier weitere spezifische Risiken des Luftverkehrs wie Flugunfälle oder die potenzielle Ausbreitung von Pandemien sowie Gefährdungen im Straßen- und Personenverkehr.

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. Der strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit“ verantwortet die Belange der Unternehmens- und betrieblichen Sicherheit, die Durchführung der Sicherheitsaufgaben obliegt dem strategischen Geschäftsbe-

reich Airport Security Management sowie der hundertprozentigen Tochtergesellschaft Fraport Security Services (FraSec) GmbH.

Luftsicherheit

Die Luftsicherheitsdienstleistungen gemäß § 5 Luftsicherheitsgesetz führt die Fraport AG zusammen mit FraSec und einem weiteren Dienstleister im Auftrag des Bundesministeriums des Innern aus. Hierzu gehören vor allem die Personen- und Reisegepäckkontrollen. Jeder Flugreisende kennt sie, sie sind erforderlich, aber unbeliebt, nicht zuletzt weil sie häufig mit Wartezeiten und dem Durchsuchen persönlicher Dinge verbunden sind. Die Mitarbeiter in diesem Bereich müssen höchste Sorgfalt und Effektivität bei den Kontrollen mit Verständnis und Freundlichkeit den Fluggästen gegenüber vereinbaren – eine Aufgabe, die nicht immer leicht ist.

Fraport hat sich das Ziel gesetzt, für 90 % der Sicherheitskontrollen eine Wartezeit von unter zehn Minuten und eine Zufriedenheit der Passagiere mit der Freundlichkeit des Personals von mindestens 80 % zu gewährleisten. Zum besseren Verständnis der Problembereiche in der täglichen Arbeit soll 2011 erstmalig eine Belastungsstudie durchgeführt werden, aus der sich Verbesserungspotenziale für die Arbeitsbedingungen ableiten lassen.

Flughafen-Sicherheit

Der Flughafen-Betreiber ist verpflichtet, Sicherheit und Ordnung auf seinem Gelände als Voraussetzung für ungestörte betriebliche Abläufe zu gewährleisten. Dies betrifft in erster Linie die Eigensicherungs-



Interview mit Bärbel Töpfer

Leiterin des Bereichs Luftsicherheit der Fraport AG und Geschäftsführerin der FraSec GmbH

Frau Töpfer, warum planen Sie eine Belastungsanalyse im Bereich Luftsicherheit?

Die Arbeit im Bereich Luftsicherheit ist in jeder Hinsicht anspruchsvoll mit steigender Tendenz: Schichtdienst, körperliche Belastung, laute Umgebungsgeräusche und mehr sorgen für einen nicht zu unterschätzenden Stresspegel, zumal der Luftsicherheitsassistent auch gleichbleibend freundlich und hoch konzentriert bleiben muss. Die Studie soll uns dabei helfen, gesundheitliche Probleme zu vermeiden, die Folge der körperlichen und psychischen Beanspruchung sind.

pfligt im Sinne des § 8 Luftsicherheitsgesetz. Das Flughafen-Gelände, die Terminals, seine Räume und sonstigen Einrichtungen müssen vorgeschriebenen Sicherheitsstandards genügen. Darüber hinaus liegen die Zutritts- und Zufahrtskontrollen an den Toren sowie den Personal- und Warenkontrollstellen im Verantwortungsbereich des Flughafen-Betreibers. Für die Einhaltung der sogenannten Eigensicherungsmaßnahmen ist Fraport dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gegenüber direkt verpflichtet. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, unterhält Fraport unter anderem einen Ermittlungsdienst und eine eigene Sicherheitsleitstelle.

Letztere ist die zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für alle sicherheitsrelevanten Angelegenheiten, die erforderlichenfalls das weltweit anerkannte Notfallmanagement aktiviert. Weitere wichtige Bestandteile der Flughafen-Sicherheit sind der Brandschutz einschließlich Feuerwehr, Feuerwehr Training Center (FTC), Notfallmanagement und Verkehrsleitung. Darüber hinaus unterhält Fraport gemäß den ICAO-Standards und -Empfehlungen ein Sicherheitsmanagementsystem. Es erfasst und bewertet sicherheitsrelevante Ereignisse im Flughafen-Betrieb und erkennt Schwachstellen in den operativen Prozessen auf dem Vorfeld.

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



26 Sicherheitsleistungen

Um die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben am Flughafen zu gewährleisten, wird das gesamte Sicherheits- und Notfallmanagement regelmäßig überprüft. So führen deutsche Aufsichtsbehörden mindestens alle drei Jahre ein umfassendes Sicherheitsaudit durch, das die Sicherheitsmaßnahmen der Flughäfen, der Luftverkehrsgesellschaften und der im Umfeld tätigen Behörden kontrolliert. Zusätzlich schreibt die EU-Luftsicherheitsverordnung unregelmäßige Qualitätskontrollen durch EU-Inspektoren vor. Eine solche mehrstufige EU-Inspektion wurde am Flughafen Frankfurt in den Jahren 2005 und 2006 durchgeführt.

Notfallübung

Um auf Notfälle vorbereitet zu sein, werden am Flughafen Frankfurt regelmäßig verschiedene Notfallübungen gemäß gesetzlicher Vorgaben und internationaler Richtlinien durchgeführt. Im Jahr 2010 beteiligte sich Fraport an der bisher größten Katastrophenschutzübung Deutschlands mit über 2.000 Akteuren. Simuliert wurde eine Kollision zweier Flugzeuge mit insgesamt über 500 Passagieren auf der neuen Landebahn.

27 ICAO-Notfallübung 2010

Was ist das Besondere an dieser Analyse?

Sie dürfte die erste dieser Art in Deutschland sein und ist somit echte Pionierarbeit. Außerdem streben wir sowohl eine Kooperation mit Hochschulen als auch die Einbindung der Bundespolizei, der Unfallkasse Hessen und der Krankenkassen an. Mit dieser breit angelegten Kooperation wollen wir zum einen sicherstellen, dass die Studie wissenschaftlich fundiert ist und zum anderen ihre Akzeptanz gewährleisten.

Was erhoffen Sie sich konkret von dieser Studie?

Die späteren Optimierungsmaßnahmen rund um den Arbeitsplatz der Luftsicherheitsassistenten müssen vereinbar sein mit den Belangen der

Luftsicherheit, zugleich aber auch Anerkennung finden als „beste Praxis“ zur Gesundheitsvorsorge, sonst werden sie ihr Ziel nicht erreichen können. In einem ersten Schritt sollen Belastungssituationen und -umstände im Bereich Luftsicherheitskontrolle objektiv ermittelt und wissenschaftlich beurteilt werden. Im zweiten Schritt entwickeln wir dann Maßnahmen zur Verringerung der Belastung und setzen sie gemeinsam mit den Mitarbeitern um. Davon versprechen wir uns positive Effekte für die Gesundheit und die Motivation der Kolleginnen und Kollegen. Die Studie soll Allgemeingültigkeit für die Tätigkeit als Luftsicherheitsassistent haben, egal an welchem Flughafen. Nur so können wir gewährleisten, dass die festgestellte Belastung vom Auftraggeber anerkannt wird und auch auf anderen Flughäfen Anwendung finden kann.



*Luftsicherheitsassistentin,
Luftsicherheitskontrollen*

Astrid Helmer



*„Erst Wirtschaftskrise,
dann Aschewolke ... im
Luftverkehr sind die Zeiten
nicht immer leicht und
der Wettbewerb ist hart –
aber die Tätigkeit bereitet
mir Freude und ich weiß:
Mein Arbeitsplatz bei
Fraport ist sicher.“*

In der Auswertung der Mitarbeiterbefragung im Rahmen des Fraport-Barometers 2010 verbesserte sich der Wert für die von den Mitarbeitern empfundene Arbeitsplatzsicherheit von 3,16 auf 2,77. Dieser nach Schulnotensystematik gemessene Wert verbesserte sich nicht nur am deutlichsten, sondern er übertraf alle anderen Stammfragenwerte. Nur einmal zur Premiere des Fraport-Barometers im Jahr 2000 erreichte „Arbeitsplatzsicherheit“ einen besseren Wert.

Beschäftigte

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus hat das Unternehmen 16 Standorte auf vier Kontinenten. Weltweit beschäftigte der Fraport-Konzern 2010 im Jahresdurchschnitt 19.792 Mitarbeiter, das sind 178 weniger als im Vorjahr. Hinzu kommen 336 Auszubildende, überwiegend am Standort Frankfurt. Für die nächsten Jahre gehen wir wegen des Flughafen-Ausbaus und der Zunahme des Passagier- und Frachtaufkommens von steigenden Beschäftigtenzahlen aus. Allein im Jahr 2011 werden wir rund 2.000 neue Mitarbeiter einstellen. Wenn im Folgenden von der Fraport AG gesprochen wird, dann ist damit die Muttergesellschaft gemeint, in der 2010 rund 56 % aller Fraport-Mitarbeiter beschäftigt waren. Am Standort Frankfurt arbeiten rund 88 % aller „Fraportler“.

Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung

In der Gestaltung der Beziehung zu unseren Mitarbeitern bekennen wir uns zu ethischen Grundsätzen und Werten. Unser unternehmerisches Handeln soll im Einklang stehen mit international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den ILO-Kernarbeitsnormen, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Prinzipien des UN Global Compact. Wir fordern und fördern verantwortungsvolles Handeln an allen Konzern-Standorten, an denen wir Mehrheitsbeteiligungen halten (vgl. Kapitel „Organisation und Governance“, S. 12).

Grundlage der Anstellungsbedingungen der Beschäftigten in der Muttergesellschaft Fraport AG ist der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst. Er regelt für den größten Teil der Beschäftigten Arbeitszeiten, Bezahlung und die betriebliche Altersversorgung. Knapp 2,3 % der Beschäftigten der Einzelgesellschaft haben außertarifliche Arbeitsverträge.

Im Fraport-Konzern sind 95 % der Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst. Zusätzlich bietet Fraport den Beschäftigten eine Reihe übertariflicher Leistungen, die vom Job-Ticket für die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zwischen Wohn- und Arbeitsort, über den Familienservice bis zum betrieblichen Gesundheitsmanagement reichen. Seit 2003 bieten wir die Möglichkeit, auf einen Teil der auszuzahlenden Bezüge zu verzichten und sie stattdessen in Leistungen zur Altersvorsorge umwandeln zu lassen.

Fraport-Konzern: Beschäftigte

| | (Personen Jahresdurchschnitt IFRS und Anteile 2010 in %) | |
|------------------------|--|---|
| | 2009 | 2010 |
| Fraport-Konzern gesamt | 19.970 | 19.792 |
| Fraport AG | 11.306 | 11.122  56,2 % |
| Töchter, Beteiligungen | 8.664 | 8.670  43,8 % |
| in Frankfurt | 17.441 | 17.479  88,3 % |
| außerhalb Deutschlands | 2.209 | 2.046  10,3 % |

Über die tarifliche Bezahlung hinaus honoriert Fraport den persönlichen Einsatz des einzelnen Beschäftigten mit leistungsabhängigen Prämien. Die Fraport AG zahlte im Jahr 2010 übertarifliche Leistungsentgelte in Höhe von insgesamt 6 Mio € an Tarifbeschäftigte. Leistungsorientierte Gehaltskomponenten sollen in den kommenden vier Jahren systematisch weiter ausgebaut werden.

Auch am geschäftlichen Erfolg werden die Mitarbeiter im Rahmen des sogenannten Cafeteria-Systems beteiligt. Aus einem vielfältigen Angebot von attraktiven Sachzuwendungen können die Beschäftigten individuell ihre Leistung wählen. In den neun Jahren seit Start dieses Prämiensystems wendete Fraport hierfür knapp 50 Mio € auf.

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 haben Fraport-Beschäftigte im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms einmal pro Jahr die Möglichkeit, eine Zuwendung in Form von Aktien des Unternehmens oder als Geldleistung zu beziehen. So können sie sich direkt am Unternehmen beteiligen und auf diese Weise langfristig an der Geschäftsentwicklung teilhaben. 2010 haben sich 57 % der Mitarbeiter der Fraport AG an diesem Programm beteiligt, bei den teilnehmenden Tochterunternehmen lag die Teilnahme bei knapp 69 %.

28 Arbeitsbedingungen und Bezahlung

Gelebte Mitbestimmung

Unsere Verpflichtung auf Werte und Prinzipien wird durch eine aktive Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung ergänzt. Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Zentrale Gremien hierfür



Stakeholder-Dialog

Mitbestimmen, mitverantworten

2010 fanden insgesamt 37 Sitzungen des Betriebsrats der Fraport AG statt, an denen regelmäßig einmal im Monat der Vorstand teilnimmt. Auf Konzern-Ebene gab es im Jahr 2010 sechs Konzern-Betriebsratssitzungen und eine Klausurtagung.



Stakeholder-Dialog

Gemeinsam feiern

Alle zwei Jahre findet das Mitarbeiterfest „Airborne“ statt, 2010 zum fünften Mal. Mehr als 16.000 Beschäftigte und ihre Familien besuchten das Fest, das dieses Mal auf der Baustelle der neuen Landebahn stattfand. Über 50 Unternehmensbereiche und Tochtergesellschaften präsentierten in Zelten und auf dem Freigelände ein einfallreiches und unterhaltsames Programm für alle Altersgruppen. Mit Rundfahrten auf dem Gelände, Vorträgen und Modellen bildete der Flughafen-Ausbau einen Schwerpunkt im Programm.

sind der Betriebsrat der Fraport AG und der Konzern-Betriebsrat. Dieser vertritt rund 18.000 Mitarbeiter in den deutschen Beteiligungsgesellschaften in Angelegenheiten, die den Konzern oder mehrere Konzern-Unternehmen betreffen. Im Aufsichtsrat werden die Interessen der Arbeitnehmer auf Unternehmensebene gemäß Mitbestimmungsgesetz durch zehn Aufsichtsräte vertreten.

Ende 2005 haben Vorstand, Aufsichtsrat und Interessenvertretungen eine Konzern-Richtlinie über Grundsätze zur Weiterentwicklung des Fraport-Konzerns verabschiedet. Die Richtlinie greift die Themen Sicherung des wirtschaftlichen Erfolgs, strategische Steuerung, Konzern-Integration, Konzern-Identität, Grundsätze der Führung und Zusammenarbeit sowie Mitarbeiterorientierung und ethische Grundsätze auf.

Mit dem „Zukunftsvertrag 2018“ zwischen Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretung konnte Ende 2009 die Ausgliederung beziehungsweise der Verlust von Arbeitsplätzen bei den Bodenverkehrsdiensten vermieden werden. Dabei haben die Beschäftigten unternehmensweit durch Einschränkungen bei übertariflichen Leistungen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Bodenverkehrsdienste beigetragen. Das individuelle Einkommen aller Beschäftigten blieb weitestgehend unangetastet.

Speziell für Krisensituationen – die, wie der Vulkanausbruch auf Island gezeigt hat, den Luftverkehr immer wieder treffen können – wurde eine Betriebsvereinbarung getroffen. Diese sieht vor, dass alle sinnvollen und notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, um wirtschaftliche Schäden für die Konzern- und Unternehmensentwicklung zu vermeiden sowie die Beschäftigung und die Einkommen der Mitarbeiter im Konzern zu sichern.

Aus- und Weiterbildung

Mit rund 340 Auszubildenden zählen wir zu den größten Ausbildungsbetrieben im Rhein-Main-Gebiet und leisten über die eigene Berufsausbildung einen wesentlichen Beitrag zur Nachwuchskräftegewinnung. Unser differenziertes Ausbildungsangebot orientiert sich primär am betrieblichen Bedarf, berücksichtigt die unterschiedlichen Schulabschlüsse der Bewerber und ist als erste Stufe der Personalentwicklung im Konzern fest verankert. Über den Zukunftsvertrag 2018 ist die jährliche Anstellung von 110 neuen Auszubildenden garantiert. Die Stiftung ProRegion ergänzt die Ausbildungsaktivitäten von Fraport durch die Förderung von Projekten, die zur Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der Region beitragen (vgl. Kapitel „Region und Gesellschaft“, S. 46). Insgesamt investiert Fraport mit durchschnittlich zirka 28.500 € pro Ausbildungsplatz rund 8 Mio € im Jahr in die Nachwuchsförderung.

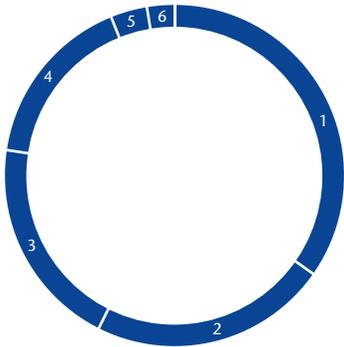
Unser Berufsportfolio wird regelmäßig unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen bei den Ausbildungsberufen oder dualen Studiengängen an die betrieblichen Erfordernisse angepasst. So evaluieren wir aktuell den Studiengang Luftverkehrsmanagement, führen einen Modellversuch zur Ausbildung von Rettungsassistenten durch und bilden erstmalig selbst Werkfeuerwehrlaute aus. Durch die starke Ausrichtung auf den betrieblichen Bedarf und das breite Ausbildungsspektrum – für den Ausbildungsbeginn 2011 in 21 Berufen – ist sichergestellt, dass wir nach Ausbildungsabschluss Einsatzmöglichkeiten in zahlreichen Tätigkeitsfeldern im Fraport-Konzern anbieten können. Zunehmend werden dabei auch die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in das Ausbildungs- und Beschäftigungsprogramm eingebunden.

„Investitionen in die Ausbildung junger Menschen sind Investitionen in die Zukunft – dieses Leitmotiv bestimmte auch im Jahr 2010 unser Handeln und steht über allen Aktivitäten der Berufsausbildung in den kommenden Jahren.“

Wolfgang Haas, Leiter Berufsbildung im Bereich Personalserviceleistungen



Ausbildungsangebot für den Ausbildungsbeginn 2011 (Anzahl Ausbildungsplätze)



- 1 40 Mechatroniker, Elektroniker, Konstruktionsmechaniker, Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik
- 2 26 Luftverkehrskaufmann, Personaldienstleistungskaufmann, Kaufmann für Bürokommunikation
- 3 23 Bachelor-Studiengänge
- 4 19 Medizinischer Fachangestellter, Rettungsassistent, Werkfeuerwehrmann, Fachkraft für Schutz und Sicherheit
- 5 4 Informatikkaufmann, Fachinformatiker Systemintegration
- 6 3 Gebäudereiniger

Zahlreiche Indikatoren belegen den Erfolg unseres Engagements für die berufliche Erstausbildung. Die gute Ausbildungsqualität wird durch niedrige Abbruchquoten, sehr gute Prüfungsergebnisse, Übernahme- und Verbleibquoten und die Berufsbewährung nach der Übernahme dokumentiert. Wir streben eine Weiterbeschäftigungsquote von 70 % im zweiten Jahr nach Ausbildungsende an. Unser neues Konzept „Young Talents“ zur Bindung leistungsstarker Absolventen soll bis 2018 die Grundlagen hierfür schaffen.

Nach dem Start ins Berufsleben oder dem Beginn einer Tätigkeit bei Fraport gilt unser Augenmerk der kontinuierlichen Weiterbildung. Für die Entwicklung und weitere Qualifizierung von Fach- und Führungskräften verfügt Fraport über eine Reihe von Programmen. Zentrale Plattformen für den Wissens- und Erfahrungsaufbau sind dabei die Schulungseinrichtungen Fraport-Academy und Fraport-College. In 20 unterschiedlichen Programmen der Fraport-Academy zu Management- und Fachthemen wurden 2010 zirka 500 Führungskräfte qualifiziert. Damit haben fast 75 % der Führungskräfte an einer internen Qualifizierung teilgenommen. Ein Schwerpunkt der Fortbildung für operative und administrative Mitarbeiter im Fraport-College liegt auch im Bereich der Führungsschulungen. 600 Teilnehmer haben sich an 1.440 Tagen zu Führungs- und Kommunikationsthemen weitergebildet. Und der Erfolg wird gemessen. Auch 2011 sollen die Managementkompetenzen aller Führungskräfte wieder über das 360°-Feedback – also die Beurteilung durch Vorgesetzte, Kollegen und Mitarbeiter – eingeschätzt werden.

Zur persönlichen Qualifikation über das unmittelbare Aufgabengebiet hinaus hat jeder Mitarbeiter der Fraport AG die Möglichkeit, mit der Qualifizierungskarte „Q-Card“ in seiner Freizeit

und finanziert von Fraport an einem Seminar oder einer Weiterbildung im Wert von 600 € jährlich teilzunehmen. Das Programm wird sehr gut angenommen. Seit dem Start im Jahr 2001 haben über 11.000 Mitarbeiter Seminare besucht.

29 Personalentwicklung

Chancengleichheit und Diversity

Als international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt und Unterschiedlichkeit seiner Mitarbeiter zu schätzen. Im Rahmen des Diversity Managements machen wir die Verschiedenheit unserer Beschäftigten bewusst zum Bestandteil von Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Basis hierfür ist die Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“, welche die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt – Diversity – für Fraport festschreibt. Diese Grundsätze sind Bestandteil bei Personalentscheiden, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung.

Gelebte Chancengleichheit und Diversität erfordern klare Führungsprinzipien. Manager im gesamten Unternehmen sind angehalten, für ein offenes und faires Arbeitsklima zu sorgen und Verstöße nicht zu akzeptieren, sondern gegebenenfalls auch Sanktionen zu ergreifen, die vom klärenden Gespräch bis zur Kündigung reichen können.

Im Fraport-Konzern waren 2010 knapp 29 % der Führungspositionen mit Frauen besetzt, bei der Muttergesellschaft Fraport AG waren es rund 21 %. Dies entspricht im Vergleich mit früheren

Stakeholder-Dialog

Führungskräftekonferenz

Im Oktober 2010 fand die 2. Führungskräftekonferenz statt. Vorstand und Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 thematisierten in vier Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen und strategischen Themen von Fraport:

Kunden- und Service-Orientierung: Ist der Kunde bei uns König?

Operational Excellence: Wir erhöhen die Kapazität: Sind unsere Mitarbeiter und die Prozesse auf mehr Verkehr vorbereitet?

Demografischer Wandel: Die Gesellschaft altert, die Arbeitswelt verändert sich: Was kommt auf uns zu, wie nutzen wir Chancen?

„Wir sind Fraport“: Motivation und Identifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten und fördern!



Charta der Vielfalt

Fraport hat die Charta der Vielfalt unterzeichnet, eine Unternehmensinitiative unter der Schirmherrschaft der deutschen Bundeskanzlerin.

30 Charta der Vielfalt

„Ich habe bei Fraport viel Unterstützung für meine berufliche Weiterentwicklung erfahren. Nachholbedarf sehe ich noch bei dem Thema ‚Frauen in Führungspositionen‘, aber auch da bewegt sich inzwischen einiges.“

Bettina Bruhn, Leiterin Wirtschaftliche Steuerung & Services, Airport Security Management



Jahren einer deutlichen Erhöhung des Anteils von weiblichen Führungskräften, auch in Relation zum Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft, aber es ist unser Ziel, diesen weiter zu steigern. Handlungsbedarf sehen wir insbesondere in zwei Bereichen: Zum einen findet der Einzug in Führungspositionen nicht in allen Unternehmensbereichen statt. Zum anderen sind in den Führungsebenen oberhalb des mittleren Managements nur wenige Frauen zu finden.



Ein Instrument, um die Chancen von Frauen bei der beruflichen Entwicklung zu verbessern, ist die Total E-Quality-Methode (TEQ). Entwickelt wurde sie von einer Initiative aus Wirtschaftsunternehmen, Sozialpartnern und Ministerien. TEQ-Teams analysieren unternehmensweit die Arbeitssituation und leiten Maßnahmen zur Verbesserung der Chancengleichheit ein. 2010 wurde Fraport für

dieses Engagement zum fünften Mal in Folge mit dem Total E-Quality-Prädikat ausgezeichnet.

31 Total E-Quality

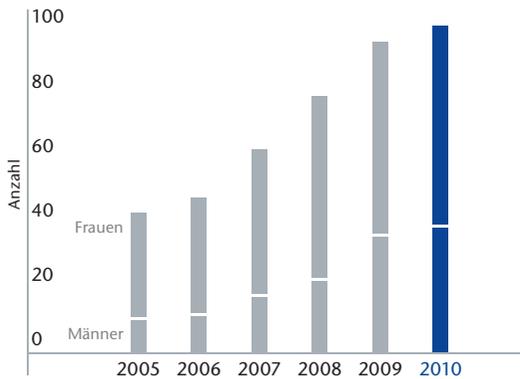
Für die Chancen von Frauen, aber auch für die Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten, ist die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein wichtiger Aspekt. Dies gilt für Frauen und in zunehmendem Maße auch für Männer. Fraport unterstützt Eltern unter anderem mit einem vielfältigen Angebot in der Kinderbetreuung: 15 Plätze stehen Fraport-Mitarbeitern in den Kindertagesstätten „Kinder-Arche“ und „Space Ship for Kids“ zur Verfügung. Die flexible Notfallkinderbetreuung im firmeneigenen „Fluggi-Land“ bietet an 365 Tagen im Jahr von 6 Uhr bis 22 Uhr Betreuungsmöglichkeiten für 15 bis 30 Kinder im Alter zwischen einem und zwölf Jahren. Darüber hinaus bietet Fraport flexible Arbeitszeitmodelle und Heimarbeitsplätze, auch über die Elternzeit hinaus.

Die hohe Qualität dieser Aktivitäten wurde Fraport 2010 zum wiederholten Mal bescheinigt. Ein von der Hertie-Stiftung verliehenes Zertifikat basiert auf der Zielvereinbarung zwischen der berufundfamilie gGmbH und der Fraport AG, deren Erreichung im Rahmen eines Audits überprüft wird. Im Hinblick auf die konkreten Arbeitsbedingungen, den allgemeinen Umgang mit dem Thema und unterstützende Services sind acht Handlungsfelder definiert. Fraport setzt Schwerpunkte bei der Entwicklung familienfreundlicher Arbeitszeitmodelle, der Information zum Thema und der Unterstützung durch Vorgesetzte sowie ein Angebot geeigneter Services.

- 32 berufundfamilie
- 33 Work-Life-Balance
- 34 Fraport-Podcasts
- 35 Broschüre „Gleiche Chancen nützen allen“

| Fraport-Konzern: Kennzahlen Diversity | | |
|--|--|--------|
| | (Personen zum 31.Dezember und Anteile 2010 in %) | |
| | 2009 | 2010 |
| Beschäftigte (zum Jahresende) | 20.488 | 21.124 |
| Frauen | 4.705 | 4.903 |
| Männer | 15.783 | 16.220 |
| Konzern in Deutschland | | |
| Deutsche Nationalität | 14.853 | 14.961 |
| Andere Nationalität | 5.635 | 4.097 |
| bis 30 Jahre | 3.899 | 4.622 |
| 31–50 Jahre | 11.280 | 12.640 |
| über 50 Jahre | 3.500 | 3.863 |
| Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen | 1.297 | 1.392 |

Nutzung der Heimarbeitsplätze



Fraport-Konzern: Frauen in Führungspositionen (zum 31. Dezember)

| | 2009 | 2010 | Anteile in % der Führungspositionen |
|---|------------|------------|-------------------------------------|
| Frauen in Führungspositionen, Ebenen 1–5 | 166 | 223 | 28,7 % |
| Führungsebene 1 (Geschäftsbereichsleiter/Servicebereichsleiter) | 0 | 1 | 20,0 % |
| Führungsebene 2 (Bereichsleiter/Zentralbereichsleiter) | 9 | 14 | 21,2 % |
| Führungsebene 3 (Leiter) | 64 | 70 | 29,8 % |
| Führungsebene 4 (Leiter) | 42 | 70 | 24,3 % |
| Führungsebene 5 (Leiter) | 51 | 68 | 37,4 % |

*Der Begriff Führungsebene (beziehungsweise Ebene 1–5) bezieht sich ausschließlich auf Führungskräfte einer Organisationseinheit, das heißt Personen, denen Mitarbeiter disziplinarisch und fachlich unterstellt sind.

In diesem Kontext wird auch die Betreuung von hilfs- und pflegebedürftigen Angehörigen für immer mehr Mitarbeiter und deren Familien eine große Herausforderung. Neben Informationsveranstaltungen und Beratungsangeboten wird Fraport künftig zusätzlich ein Netzwerk „Beruf und Pflege“ aufbauen, um unter anderem einen Erfahrungsaustausch zwischen Betroffenen zu ermöglichen.

Die dauerhafte Integration von Menschen mit gesundheitlichen und körperlichen Einschränkungen in alle Beschäftigungsbereiche ist ein Ziel der Unternehmenspolitik. Mit einer Schwerbehindertenquote von rund 10 % liegen wir bei der Fraport AG seit Jahren deutlich über der gesetzlichen Mindestquote von 5 %. Um gerade jungen Menschen eine Perspektive zu geben, hat Fraport 2010 eine Vereinbarung zur Beschäftigung von Schülerpraktikanten mit der Schule für hörgeschädigte Menschen am Sommerhoffpark in Frankfurt unterzeichnet.

Attraktiver Arbeitgeber

Die Attraktivität als Arbeitgeber ist für Fraport einer der zentralen Aspekte zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Zukunftsfähig sind wir nur dann, wenn es uns gelingt, als fairer Arbeitgeber attraktiv zu sein im Wettbewerb um qualifizierte, motivierte Mitarbeiter. Vor diesem Hintergrund entwickeln wir 2011 unsere Personalstrategie weiter, um zukünftige Aktionsfelder unter besonderer Berücksichtigung des demografischen Wandels zu identifizieren.

Entwicklungspotenziale identifizieren wir unter anderem anhand interner und externer Befragungen. Zu den externen Befragungen gehören das jährlich vom Forschungsinstitut trendence erhobene Absolventenbarometer und die von Universum jährlich durchgeführten Studentenforschungen, nach denen die Fraport AG bereits seit mehreren Jahren zu den Top-Arbeitgebern Deutschlands zählt.



36 Trendence Institut GmbH



37 Universum Kommunikation und Medien AG



„Ohne die zuverlässige und regelmäßige Betreuung meiner Zwillinge in der ‚Kinder-Arche‘ wäre es mir kaum möglich gewesen, meine beruflichen Aufgaben in vollem Umfang zu erfüllen.“

Nicole Ebner, Leiterin Business Development im strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement

Motivation durch Eigenverantwortung

Flexible Arbeitszeitmodelle sind im Unternehmensalltag bei Fraport ein unverzichtbares Instrument zur Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit. Mit der Wunschdienstplanung im Schichtdienst können Beschäftigte aus betrieblich angebotenen Dienstschichten in einem Sechs-Wochen-Intervall ihren persönlichen Dienstplan gestalten. Zukünftig sollen Fachteams ihre Arbeit selbstverantwortlich organisieren und Schichtbeschäftigte ihre Arbeitszeit individueller gestalten können. Um Arbeitszeitwünsche und Bedarfslagen zu koordinieren, sollen ein Intranet-Portal und eine IT-Lösung zur Verfügung gestellt werden.



Fraport-Konzern Fluktuation (Stammbeschäftigte)

| Austrittsgründe (Anzahl) | 2009 | 2010 |
|----------------------------------|------|------|
| Arbeitnehmerkündigung | 846 | 627 |
| Arbeitgeberkündigung | 283 | 365 |
| Ende der Berufstätigkeit (Rente) | 68 | 53 |

Intern erheben wir die Mitarbeiterzufriedenheit einmal jährlich im Rahmen der Umfrage „Fraport-Barometer“. Die Befragungsergebnisse zeigen Stärken und Schwächen von Organisation und Führung auf. Besonders die kritischen Bewertungen nehmen wir zum Anlass, Verbesserungspotenziale zu analysieren und entsprechende Maßnahmen anzustoßen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die in Schulnoten gemessene allgemeine Zufriedenheit im Unternehmen von 3,06 im Jahr 2010 bis 2014 auf 2,9 zu verbessern.

Sicherheit am Arbeitsplatz und Schutz der Gesundheit

Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden beziehungsweise reduzieren oder ausgleichen.

Zur Vorbeugung von Arbeitsunfällen unterhält Fraport systematische Schutzmaßnahmen und schult jährlich über 1.500 Mitarbeiter. Ein weiteres Instrument sind regelmäßige Sicherheits- und Unfallanalysegespräche, bei denen vorhandene Sicherheitsrisiken im eigenen Verhalten oder dem Arbeitsumfeld erkannt und behoben werden sollen. Dennoch verzeichneten wir 2010 einen Anstieg der Arbeitsunfälle. Dies steht in Zusammenhang mit den extremen Witterungsbedingungen in den Winterwochen und dem starken Verkehrswachstum. Einen Arbeitsunfall mit Todesfolge hat es bei der Fraport AG seit 13 Jahren nicht mehr gegeben.

Um gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die berufliche Tätigkeit nach Möglichkeit zu vermeiden, arbeitet Fraport kontinuierlich an der ergonomischen Optimierung von Arbeitsabläufen, unter anderem durch den Einsatz technischer Hilfsmittel. Besser noch ist es, wenn die Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes bei der Einführung von innovativen technischen Systemen von vornherein integriert werden. Dieses Ziel verfolgt das Projekt TAQP (Technologieinnovation, Arbeitsorganisation, Qualifizierung, Prävention), in dessen Rahmen am Flughafen Frankfurt zwei neue technische Sys-

Drei Fragen an Iris Skulesch

Seit Anfang 2008 ist Iris Skulesch Personalverantwortliche bei der Fraport-Tochter GCS (Gesellschaft für Cleaning Service). Als Mutter von zwei Kindern arbeitet sie in Teilzeit (30 Stunden pro Woche).

Was bedeutet Nachhaltigkeit im Personalbereich?

Für mich heißt das, Personalarbeit als Ganzes zu sehen und mit langfristiger Ausrichtung zu betreiben. Das fängt bei der Einstellung an, wir müssen klar kommunizieren wie Job und Perspektiven aussehen. Im Rahmen der Personalentwicklung geht es dann um geeignete Personalentwicklungsprogramme, und zwar über alle Funktionen hinweg von den operativen Kräften bis zum Manager. Nicht zuletzt geht es auch darum, durch geeignete Maßnahmen Gesundheit und tägliche Motivation aller Beschäftigten langfristig zu erhalten.



| Arbeitsunfälle | | | |
|------------------------|-------|--------|--|
| Fraport-Konzern | 2009 | 2010 | |
| Unfälle* | 513 | 669 | |
| pro 1.000 Mitarbeiter* | 24,11 | 31,7 | |
| mit Todesfolge | 0 | 0 | |
| Ausfalltage* | 7.543 | 11.826 | |
| Fraport AG | | | |
| Unfälle* | 301 | 361 | |
| pro 1.000 Mitarbeiter* | 24,78 | 30,16 | |
| mit Todesfolge | 0 | 0 | |
| Ausfalltage* | 4.991 | 7.960 | |
| * meldepflichtig | | | |

| Krankenquote und Berufskrankheiten | | | | |
|--|------|------|--|--|
| Fraport-Konzern | 2009 | 2010 | | |
| Krankenquote (in %) | 4,21 | 6,33 | | |
| krankheitsbedingt | 4,13 | 6,09 | | |
| arbeitsunfallbedingt* | 0,08 | 0,24 | | |
| Berufskrankheiten (Anzahl) | 4 | 1 | | |
| Fraport AG | | | | |
| Krankenquote (in %) | 6,23 | 6,49 | | |
| krankheitsbedingt | 6,05 | 6,19 | | |
| arbeitsunfallbedingt* | 0,18 | 0,30 | | |
| Berufskrankheiten (Anzahl) | 0 | 1 | | |
| * ohne Sport-, Wege- und private Unfälle | | | | |



teme eingeführt wurden: Ein in den Laderaum ausfahrbares Rollensystem zum Transport der Gepäckstücke. Acht dieser innovativen Geräte befinden sich derzeit im Einsatz. Mit der „Vakuum-Hebehilfe“ können Mitarbeiter die Gepäckstücke nahezu ohne Kraftaufwand aus den Transporteinheiten ausladen. Derzeit kommen neun Hebehilfen zum Einsatz, bis zum Jahr 2013 werden 42 weitere installiert.

38 TAQP

Fraport widmet sich seit vielen Jahren im Rahmen verschiedener Projekte und Aktionen der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeiter. Auch im Jahr 2010 wurden zahlreiche Aktionen zum Thema Gesundheit für die Beschäftigten angeboten, so informierten sich zum Beispiel mehr als 400 Mitarbeiter der Fraport AG und einiger Toch-

terunternehmen auf dem Gesundheitsmarkt unter dem Motto „Ihre Gesundheit in guten Händen“ über die Themen Herzgesundheit, Krebserkrankungen und seelische Gesundheit.

2010 stieg die Krankenquote im Konzern auf 6,33 %, in der Einzelgesellschaft blieb sie mit 6,5 % auf einem Niveau, mit dem wir nicht zufrieden sein können. Das neue Projekt „Steigerung der Anwesenheitsquote“ soll ab 2011 mit einem umfassenden und ganzheitlichen Maßnahmenpaket diesem Trend entgegenwirken. Es umfasst die Themen Führung, Motivation, Prävention, Kuration, Rehabilitation und Case Management sowie Benchmarking und den Aufbau eines entsprechenden Controllings.

39 Arbeits- und Gesundheitsschutz bei Fraport

„Gemeinsam auf neuen Wegen“

Unter diesem Motto vergab die Unfallkasse Hessen zum zweiten Mal Förderpreise an Mitgliedsunternehmen, die vorbildliche Maßnahmen im Arbeits- und Gesundheitsschutz oder bei der betrieblichen Gesundheitsförderung realisiert haben. Fraport erhielt für 2009/2010 eine besondere Anerkennung für langjährige wirkungsvolle Präventionsarbeit und innovative Präventionsansätze. Den Arbeitsschutzpreis erhielt 2010 für 2009/2010 die Fraport Security Services GmbH (FraSec) für vorbildliche und nachhaltige Maßnahmen im Arbeitsschutz und der betrieblichen Gesundheitsförderung.

Was sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Personalarbeit?

Zuerst die Wertschätzung von Person und Leistung aller Mitarbeiter. Die Mehrheit bei uns arbeitet in Jobs, die nur eine geringe Qualifikation erfordern. Gebäudereinigung bedeutet harte körperliche Arbeit. Dann ist offene und klare Kommunikation erforderlich. Um alle Maßnahmen umsetzen zu können, benötige ich natürlich auch die Unterstützung der Geschäftsleitung und muss wie jeder andere Vorgesetzte selbst Vorbild sein.

Was haben Sie bis heute erreicht?

Wir haben heute einen klaren Rekrutierungsprozess, ein Laufbahnmodell vom Vorarbeiter bis zum Bereichsleiter, mit „Fit & Smart“ ein Schulungsprogramm für alle Mitarbeiter und wir gehen auch auf dem Gebiet der Gesundheitsvorsorge mit dem Projekt „Gesundheits- & Innovationscoach“ neue Wege. Besonders gefreut habe ich mich über den Erfolg unseres Praxistags: Bis zur Geschäftsleitung haben Vorgesetzte einen Tag in der Gebäudereinigung gearbeitet, um ganz persönlich die Arbeitsrealität unserer Mitarbeiter zu erleben.

*Mitglied des Sachverständigenrats für Umweltfragen,
Direktor des Zoo Frankfurt*

Professor Dr. Manfred Niekisch



„Gerade die Industrienationen und die großen Unternehmen haben herausragende Möglichkeiten, Ressourcennutzung und Wirtschaftsweisen nachhaltig zu gestalten – und daraus leitet sich auch die Verantwortung ab, hier vorbildlich aktiv zu sein.“

Interview mit Professor Dr. Manfred Niekisch

Herr Professor Niekisch, Sie sind weltweit als Gutachter in der Entwicklungszusammenarbeit und für den Naturschutz tätig. Welches sind aus Ihrer Sicht die zentralen Aspekte für eine nachhaltige Entwicklung?

Dies sind ganz klar die Sicherung der biologischen Vielfalt und die Bekämpfung des Klimawandels.

Wie sehen Sie den Flughafen im Zusammenhang mit den Themen Naturschutz und Nachhaltigkeit?

Es muss sichergestellt sein, dass dem Natur- und Umweltschutz bei Betrieb und Ausbau des Flughafens der hohe Stellenwert beigemessen wird, den er verdient, auch für die Lebensqualität der Menschen in der Region. Verlust an biologischer Vielfalt und Nichthandeln bei Klimafragen sind nicht mehr zu verantworten und volkswirtschaftlich sehr schädlich – langfristiges Denken ist gefragt. Als international agierendes Unternehmen hat die Fraport AG in dieser Hinsicht eine Vorbildfunktion wahrzunehmen.

Und welche Erwartungen haben Sie an die Luftverkehrsbranche beim Thema Klimaschutz?

Wichtige Erwartungen sind in Stichworten: Einsparpotenziale nutzen, Energieverbrauch senken, Energieeffizienz steigern, Transporte optimieren, das heißt, Luftfracht möglichst auf andere Verkehrswege verlagern, wenn diese klimafreundlicher sind, umfassende Ausgleichsmaßnahmen vornehmen, wo Schäden unvermeidbar sind, und nicht zuletzt glaubwürdiges Engagement im vorausschauenden Naturschutz.

Umwelt

Klimaschutz

Nach Schätzung des Dachverbands der Flughafen-Betreiber Airports Council International (ACI), stammen bis zu 5 % der weltweiten Klimagasemissionen des Luftverkehrs aus dem Betrieb der Flughäfen. Obwohl dies ein sehr geringer Anteil ist, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Luftverkehr insgesamt mit wenigen Prozenten zum weltweiten Ausstoß von Klimagasen beiträgt, unterstützt Fraport angesichts der großen Bedeutung dieses Themas und der Wachstumsperspektiven der Branche die industrieweiten Initiativen.

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 Push-back 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 umfassen eine Verdreifachung der Kapazitäten, eine Reduktion der Umweltbelastung pro Flug um 10 %, die Erhöhung der Sicherheit um das Zehnfache und die Senkung der Flugsicherheitskosten um die Hälfte.

40 SESAR

Als Mitglied der Air Transport Action Group (ATAG), der weltweiten Vereinigung der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, unterstützt Fraport deren Ziele: Reduktion von CO₂ um 1,5 % pro Jahr bis 2020 und CO₂-neutrales Wachstum bis 2050. Dies bedeutet eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2050 von 50 % gegenüber 2005 in der gesamten Branche.

41 ATAG

Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat 2010 mit Blick auf die Weltklimakonferenz in Cancun für die Airlines eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von 2 % pro Jahr bis 2050 verabschiedet. Weiterhin beschlossen sind die

Ziele, ab 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Zusätzlich hat das Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), die Umweltorganisation von ICAO, den Auftrag, bis 2013 einen globalen CO₂-Standard für die Flugzeugzertifizierung vorzuschlagen.

42 ICAO

Fraport nimmt teil an der Airport Carbon Accreditation (ACA), einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der ACA geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Bis Ende 2010 wurden 29 weitere Flughäfen akkreditiert. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Bislang wurde Fraport Stufe 2 zuerkannt, Ziel ist nun Stufe 3.

Fraport hat 2008 alle Aktivitäten zum Klimaschutz in einem Projekt zusammengefasst, das sich im Wesentlichen auf drei Felder konzentriert: Energiesparmaßnahmen beim Altbestand an Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark.

Beim Gebäude-Bestand konnten Energiesparpotenziale in der Größenordnung von etwa 100 Mio kWh identifiziert werden. Das ist gleichbedeutend mit einer möglichen CO₂-Reduktion von rund 30.000 Tonnen. Allein die Sanierung der Lüftungsanlagen im Terminal 1 wird zu einer geschätzten Reduktion von 17.500 Tonnen CO₂ führen. Bereits umgesetzte oder laufende Maßnahmen tragen zu einer Einsparung von jährlich etwa 6.200 Tonnen CO₂ bei.

Bei Neubauten geht es darum, für ihren späteren Betrieb eine möglichst effiziente Energienutzung unter Einbezug alternativer Energiequellen sicherzustellen. 2009 hat Fraport seine eigenen Vorgaben verschärft. Sie liegen nun unter den derzeitigen Werten der aktuellen Energieeinsparverordnung (EnEV 2009). Über eine dynamische Gebäudesimulation wird zudem der erwartete Energieverbrauch abgebildet, um Optimierungspotenziale zu prüfen. Für einzelne Gebäude wird weiterhin eine Zertifizierung nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) angestrebt, beispielsweise für die im Bau befindliche Unternehmenszentrale, die 2012 bezogen werden soll. Das Konzept dieses Gebäudes wurde

Die Stufen der Airport Carbon Accreditation

Grundlage (Stufe 1) ist das „Mapping“, das heißt, die vollständige Übersicht über alle Emissionsquellen des Flughafens, und eine detaillierte CO₂-Bilanz der Tätigkeiten, die durch den Flughafen-Betreiber oder auf seine Veranlassung hin durchgeführt werden.

In Stufe 2 („Reduction“) geht es um das gezielte Management dieser Emissionen und um die Kontrolle der Reduktionen.

In Stufe 3 („Optimization“) wird der Wirkungskreis auf Aktivitäten ausgeweitet, die im Zusammenhang mit dem Flughafen stehen, aber nicht durch den Betreiber verantwortet werden, wie der Flugbetrieb oder An- und Abreise von Passagieren und Personal.

Die höchste Stufe (3+, „Neutrality“) kann der Flughafen-Betreiber erreichen, wenn er den Nachweis erbringt, dass er die Klimagasemissionen in seiner Verantwortung durch gezielte Reduktionsmaßnahmen so weit wie möglich vermindert hat und anschließend den verbleibenden Restbetrag durch Maßnahmen im Rahmen des Carbon-Offsettings nach den Regeln des Kyoto-Protokolls kompensiert.

43 Airport Carbon Accreditation



Links:
Feuerwache 4 –
zertifiziertes Passivhaus

Rechts:
Palettenhubwagen –
Umrüstung auf
Elektroantrieb

Feuerwache 4: Heizen mit Erdwärme

Für die neue Feuerwache nutzen wir Heizenergie aus oberflächennaher Erdwärme. Zusammen mit weiteren bautechnischen Maßnahmen wird dies zu einer Energieeinsparung von etwa 90 % gegenüber einer herkömmlichen Bauweise führen. Für zukünftige Projekte beteiligen wir uns darüber hinaus an einem Erkundungsprojekt für Tiefengeothermie. Die notwendigen seismischen Untersuchungen sind für Ende 2011 vorgesehen.



von der DGNB mit einem Vorzertifikat in Gold gewürdigt.

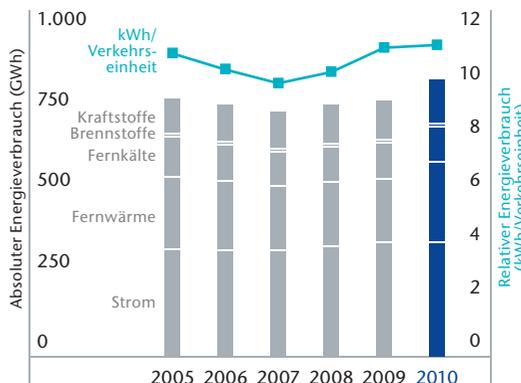
44 Pressemitteilung Nachhaltiges Bauen

Bei Terminals sind die Flugzeugpositionen in die energetischen Planungen einzubeziehen. Üblicherweise versorgt je ein Hilfstriebwerk (englisch: Auxiliary Power Unit, APU) das stehende Flugzeug mit Klimatisierung und Strom. Der CO₂-intensive Betrieb der APUs könnte entfallen, wenn die Flugzeuge stationär mit Bodenstrom und Klimatisierung versorgt würden. Mit Bodenstromanlagen sind die meisten Flugzeugpositionen am Flughafen Frankfurt bereits ausgerüstet, sogenannte Pre-conditioned-Air-Systeme (PCA) müssen dagegen erst installiert werden. Fraport plant, die notwendigen hohen Investitionen zu tätigen und den im Bau befindlichen A-Plus-Finger entsprechend auszurüsten. Damit können zukünftig pro Jahr etwa 4.000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

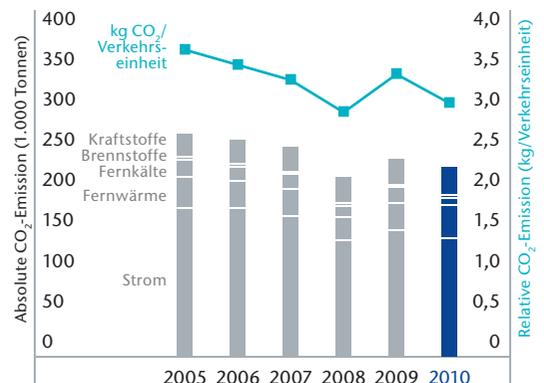
Beim Fuhrpark geht es darum, die Effizienz der Kraftstoffnutzung in allen Einsatzbereichen weiter zu verbessern. Die Fahrzeugflotte trägt rund 15 % zu den CO₂-Emissionen der Fraport AG bei, Tendenz steigend. Derzeit wird intensiv geprüft, wo Verbrennungsmotoren durch Elektroantriebe ersetzt werden können. Schon heute werden etwa 10 % der mehr als 3.000 motorisierten Fahrzeuge der Fraport AG am Flughafen Frankfurt elektrisch angetrieben. Ein Blick auf technische Möglichkeiten, Nutzung und CO₂-Intensität legt nahe, die Umstellung insbesondere bei Spezialfahrzeugen zur Flugzeugabfertigung zu forcieren, wie beispielsweise Gepäckschlepper, Förderbandwagen oder Hubwagen. Die sukzessive Umstellung des Fuhrparks auf Elektroantriebe hat auch für die Gesundheit der Mitarbeiter auf dem Vorfeld positive Effekte, da hierdurch Lärm- und Luftschadstoffemissionen reduziert werden.

Ein erstes Elektro-Palettenhubfahrzeug wurde 2010 beschafft, im Jahr 2015 sollen bereits 20 % dieser

Gesamtenergieverbrauch Fraport AG



CO₂-Emission der Fraport AG



Fahrzeuge elektrisch angetrieben werden. Das gleiche Ziel gilt für serielle Hybridschlepper im Gepäckdienst. Förderbandwagen sollen bis 2015 komplett auf Elektroantrieb umgestellt sein. Für ihr Umsetzungskonzept zur schrittweisen Einführung von Elektrofahrzeugen erhielt die Fraport AG 2009 eine Auszeichnung für nachhaltige Mobilitätskonzepte von der Messe für Elektromobilität „eCarTec“ in München.

45 WamS-Beilage E-Mobility

Entwicklung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen

Der Gesamtenergieverbrauch der Fraport AG liegt seit Jahren relativ konstant bei etwa 750 Mio kWh pro Jahr. Dabei wurde Energiemehrbedarf infolge der Erweiterung bestehender Infrastruktur im Wesentlichen durch die bessere Nutzung von Energie im Bestand kompensiert. Der Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit reflektiert die Auslastung unserer Infrastruktur: Bei nahezu stagnierendem Verbrauch in den Jahren 2005-2007 verbesserte sich der Faktor mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens. In den Jahren 2008 und 2009 nahm er wegen der rückläufigen Verkehrseinheiten zu. Trotz des witterungsbedingt höheren Energieverbrauchs blieb der Faktor im Jahr 2010 wegen des größeren Verkehrsaufkommens nahezu konstant.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Betrachtung des aus dem Energieverbrauch resultierenden CO₂-Ausstoßes. Dieser ist seit dem Jahr 2005 absolut rückläufig und nach einer Verschlechterung des relativen Werts pro Verkehrseinheit zurück auf Kurs in Richtung höherer Effizienz. Die absolute CO₂-Reduktion gegenüber dem Basisjahr für die Einsparungsziele 2005 betrug im Jahr 2010 rund 15 %.

Von den gesamten CO₂-Emissionen des Flughafens stammen mehr als die Hälfte (53,3 %) aus dem Betrieb der Flugzeuge (Landing- und Take-off-Zyklus und Nutzung der Hilfsturbinen), 13,5 % resultieren aus den Aktivitäten der Fraport AG. Davon werden 2,2 Prozentpunkte durch direkte Emissionen verursacht, hauptsächlich mit dem Betrieb von Fahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen zur Abfertigung von Flugzeugen. 11,2 Prozentpunkte entfallen auf die Emissionen, die der bezogenen Energie (Strom, Fernwärme und -kälte) zuzurechnen sind. Die RECS-Zertifikate (Renewable Energy Certificates System), die Fraport im Rahmen eines längerfristigen Vertrags noch bis 2013 erwirbt, werden in unserer CO₂-Bilanzierung nicht berücksichtigt.

Platz 11 im deutschen CDP Leadership Index 2010

Seit 2006 beteiligt sich Fraport am Carbon Disclosure Project (CDP), einer im Jahr 2000 gegründeten Non-Profit-Organisation mit dem Ziel, mehr Transparenz hinsichtlich der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen von Unternehmen zu schaffen. Im Namen von über 530 institutionellen Investoren, die zusammen ein Vermögen von mehr als 64 Bil US-\$ verwalten, werden die größten Unternehmen weltweit ein Mal jährlich aufgefordert, freiwillig Daten und Informationen zu ihren CO₂-Emissionen, zu Reduktionszielen und -strategien sowie zu Risiken und Chancen des Klimawandels für das Unternehmen bereitzustellen. 2010 gehörte die Fraport AG mit der Qualität ihrer Klimaberichterstattung nicht nur zu den 30 Unternehmen, die überhaupt in den deutschen Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen wurden, sondern belegte hierin sogar Platz 11.

46 Deutscher CDP Leadership Index 2010

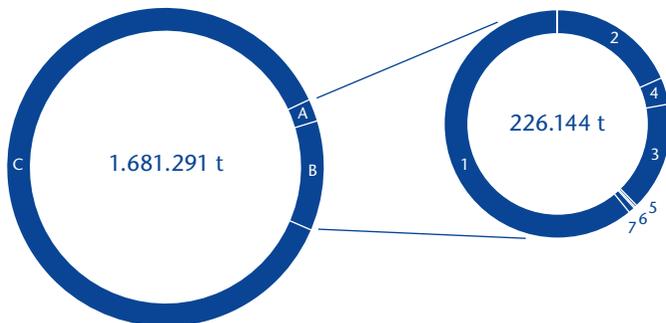
Klimaschützer bevorzugt

Unter diesem Slogan wurde am 9. November 2010 im Parkhaus P 4 die erste Stromtankstelle für Passagiere am Flughafen Frankfurt eingeweiht. Dort können Parkplatznutzer ihre elektroangetriebenen Fahrzeuge kostenlos mit Ökostrom aufladen. Dieser stammt aus zwei Mainwasser-Kraftwerken.

CO₂-Footprint Flughafen Frankfurt und Fraport AG

CO₂-Bilanz 2010 Flughafen Frankfurt

CO₂-Bilanz 2010 Fraport AG (Scope 1 und 2)



| | | |
|---|--------|--|
| 1 | 60,9 % | Stromverbrauch Fraport AG (Scope 2) |
| 2 | 18,3 % | Fernwärmeverbrauch Fraport AG (Scope 2) |
| 3 | 15,4 % | Betrieb Fahrzeuge und Equipments (Scope 1) |
| 4 | 3,8 % | Fernkälteverbrauch Fraport AG (Scope 2) |
| 5 | 0,3 % | Betrieb Netzersatzanlagen (Scope 1) |
| 6 | 0,2 % | Betrieb Feuerwehrrübsanlage (Scope 1) |
| 7 | 1,1 % | Betrieb Feuerungsanlage (Scope 1) |

| | | |
|---|--------|--|
| A | 2,3 % | Scope 1 (Eigenverbrauch Fraport AG) |
| B | 11,2 % | Scope 2 (Fremdbezug Energie Fraport AG) |
| C | 86,5 % | Scope 3 (Dritte am Flughafen einschließlich Luftverkehr im Landing- und Take-off-Zyklus) |



Verkehr

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er-Jahre zurück. Seinerzeit wurde unter dem neu erbauten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen eröffnet – der heutige Flughafen-Regionalbahnhof. Mit der Eröffnung des AIRail Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Bahn. 2010 nutzten 35 % aller Passagiere die Bahn (ICE, Fern- und Regionalzüge oder S-Bahn) zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 39,2 %. Das Umweltprogramm der Fraport AG sieht derzeit einen Zielwert von 38,9 % für das Jahr 2020 vor. Fraport arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB) und der Lufthansa daran, diesen Wert bei wachsendem Passagieraufkommen aufrecht zu erhalten, unter anderem mit integrierten Reiseangeboten sowie der Einbeziehung des Luftverkehrs in die Netzplanung der DB.

Oben: Fernbahnhof Flughafen Frankfurt

Unten: Stationäre Immissionsmessstation (Luftschadstoffe)

Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Jobticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert, ein Angebot, das 2010 von 31 % der Belegschaft genutzt wurde.

Nicht nur Passagiere und Mitarbeiter sollen für ihre An- und Abreise zum Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr. Im Jahr 2008 startete Fraport mit dem Fraunhofer-Institut ein Forschungsprojekt für Materialfluss und Logistik um zu prüfen, ob sich über einen vorhandenen Gleisanschluss auf dem Flughafen-Gelände Luftfrachtverkehr von und zu dem Flughafen Frankfurt

auf die Schiene verlagern ließe. Weil dies, so das Ergebnis der Studie, mit Luftfracht allein wirtschaftlich nicht möglich ist, prüft die Fraport AG nun, ob ein Gleisanschluss auf dem ehemaligen Ticona-Gelände für ein anderes zukunftsfähiges Projekt genutzt werden kann. Ziel wäre, sowohl Land- als auch Luftfrachtersatzverkehr, der auf Lkw-Aufliegern antransportiert würde, auf eine innovative „rollende Autobahn“ zu verladen.

Luft

Neben dem besonderen Augenmerk auf Minderung und Bilanzierung von CO₂-Emissionen werden seit 2002 auch Luftschadstoffe auf dem Flughafen-Gelände kontinuierlich an zwei Messstationen erfasst. Im Rahmen der Bauimmissionsüberwachung für den Flughafen-Ausbau wurden zusätzlich zwei weitere Stationen im Baustellenbereich eingerichtet sowie eine Station in Kelsterbach. Letztere war bisher nur für Stickoxide, künftig ist sie zusätzlich für die Messung von Feinstaub ausgerichtet. Auf den Baustellen dienen eine Reihe von Maßnahmen der Emissionsminderung, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Bewässerung stauender Oberflächen. So konnte erreicht werden, dass die strengen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz bislang selbst im Nahbereich der Großbaustelle nicht überschritten wurden. Insgesamt liegt die Luftqualität auf dem Flughafen-Gelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung im Jahr 2002 unverändert auf städtischem Niveau. Detaillierte Angaben zur Luftqualität sind dem Lufthygienischen Jahresbericht der Fraport AG zu entnehmen.

47 Lufthygienischer Jahresbericht

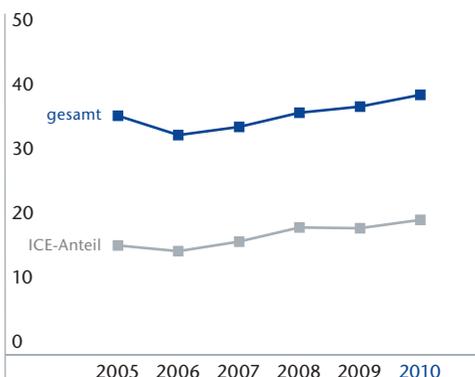
Emissionsabhängiges Entgeltsystem

Die dreijährige Erprobung einer NO_x-basierten Emissionskomponente in den Flughafen-Entgelten ist Ende 2010 zwar abgelaufen, die initiierenden Flughäfen München und Frankfurt behalten diesen Entgeltbestandteil jedoch künftig bei. 2008 beziehungsweise 2009 haben auch die Flughäfen Köln/Bonn und Hamburg dieses Entgelt eingeführt, die Flughäfen Düsseldorf und Berlin-Schönefeld wollen sich voraussichtlich anschließen. Fraport bietet hierfür bei Bedarf Unterstützung.

48 Flughafen-Entgelte

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (in %)

Anteil der Passagiere, die ein öffentliches Verkehrsmittel zur An- und Abreise nutzen (S-Bahn/Regionalbahn/Regionalexpress, Bus, ICE/IC)



Biodiversität

Der Flughafen Frankfurt umfasst eine Fläche von rund 1.900 Hektar. Laut einer externen Begutachtung sind davon rund 60 % in biologischer Hinsicht geringwertig, da sie bebaut oder als Verkehrsfläche versiegelt sind. Ein Drittel der Fläche wird als mittel-, der Rest als hochwertige Biotoplandschaft bezeichnet. Diese Flächen sind zu einem Rückzugsgebiet für viele Tiere und Pflanzen geworden, die andernorts als gefährdet gelten.

Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, wie für die neue Landebahn Nordwest, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. In Bezug auf den Flughafen-Ausbau fanden bereits im Juni 2000 erste Besprechungen im hessischen Umweltministerium und den nachgeordneten Fachbehörden statt, um den Bedarf und die Rahmenbedingungen für Kompensationsmaßnahmen zu bestimmen. Im Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 wurde dann festgelegt, dass der Verlust von 282 Hektar Wald zu kompensieren ist: Durch die Aufforstung von 288 Hektar verteilt auf 13 Teilflächen im Rhein-Main-Gebiet. Für die Aufforstung wird ausschließlich Pflanzenmaterial aus der Region verwendet, um die genetische Identität zu wahren.

Neben dem Ersatz richtet Fraport ein besonderes Augenmerk auf die Umsiedlung seltener Tier- und Pflanzenarten. Unter anderem wurden 17 Kolonien der unter Naturschutz stehenden Waldameisen umgesiedelt, ebenso wie 300 mit Hirschkäferlarven besetzte Eichenwurzeln, fast 800 Zauneidechsen und über 10.000 Frösche und Kröten. Für Fledermäuse und verschiedenste Vogelarten wurden in

den umliegenden Wäldern geeignete Ersatzbrutstätten geschaffen. Auch rund 2 Hektar Sandmagerrasen und Sandheiden wurden verpflanzt, wobei gleichzeitig Exemplare der geschützten Heidenelke und Sandstrohlume erhalten werden konnten. Der naturnahe Umbau und der forstwirtschaftliche Nutzungsverzicht auf mehrere hundert Hektar Wald rund um den Flughafen sind ein weiterer wichtiger Baustein des Kompensationskonzepts. Für die Durchführung dieser Kompensationsmaßnahmen hat die Fraport AG einen Betrag von 160 Mio € bereitgestellt.

Über die hohen behördlichen Auflagen hinaus unterstützt die Fraport AG über einen Umweltfonds mit einem jährlichen Gesamtvolumen von rund 2 Mio € eine Fülle von Projekten zur Verbesserung der Biodiversität in der Rhein-Main-Region. Gefördert werden zum Beispiel Stromtal- und Streuobstwiesen, Auenwälder oder Altholzinseln.

- 49 Biodiversitätsstrategie
- 50 Artikel Global Compact Jahrbuch 2010

Rodung und Bauaktivitäten sowie ökologische Ausgleichsmaßnahmen werden seit 2010 durch ein intensives und langfristig ausgerichtetes Umweltmonitoring rund um den Flughafen ergänzt. Ökoexperten kontrollieren die Einhaltung der Umweltschutzvorgaben und prüfen die Ausgleichsmaßnahmen auf ihre Funktionsfähigkeit. Die Ergebnisse des Monitorings gehen regelmäßig an die Naturschutzbehörde und sind über das Umwelt- und Nachbarschaftshaus in Kelsterbach der Öffentlichkeit zugänglich.

- 51 Broschüre „Ökologische Massnahmen zum Flughafen-Ausbau“



Stakeholder-Dialog

Ein Zuckerschlecken für Ameisen

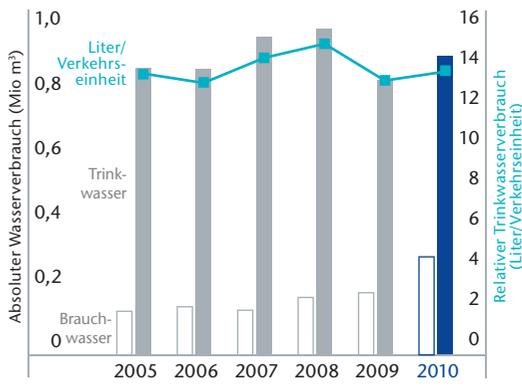
Für die Umsiedlung der Waldameisen aus den Rodungsflächen haben wir eng mit der Ameisenschutzwerkstatt Hessen zusammengearbeitet. Die Experten legten fest, welchen der 20 Kolonien eine neue Heimat gegeben werden sollte. Die 17 ausgewählten Ameisennester wurden mit einem Spezialgerät in angrenzende Wälder umgesetzt. Als Starthilfe am neuen Standort erhielt jedes Volk ein Kilo Zucker, genug Nahrung, um sich erst einmal auf den weiteren Nestbau zu konzentrieren.

„Der Flughafen-Ausbau ist ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen.“

Jürgen Ebert, Diplom-Biologe, Bereich Forst und Biotop



Trink- und Brauchwasserverbrauch Fraport AG



Aufgrund der bisherigen Maßnahmen ist der Anteil von Brauchwasser am gesamten Wasserverbrauch mittlerweile auf über 24 % gestiegen. Auch für den Trinkwasserverbrauch absolut sowie pro Verkehrseinheit zeigt sich ein positiver Trend, beide Größen sind seit 2008 rückläufig.



Ressourceneffizienz

Trink- und Brauchwasser

Im Jahr 2010 lag der Trink- und Brauchwasserverbrauch der Fraport AG bei rund 1,2 Mio Kubikmetern, die Abwassermenge am gesamten Flughafen betrug rund 1,6 Mio Kubikmeter. Es gilt, den Trinkwasserverbrauch weiter zu reduzieren, beispielsweise durch den Einbau von Wassersparperlatoren und durch Substitution mit Brauchwasser. Dieses wird aus eigenen Regenwasser-Aufbereitungsanlagen und Grundwasserbrunnen sowie als aufbereitetes Mainwasser bezogen und über ein separates Versorgungsnetz für den Betrieb von Toiletenspülungen, Sprinkleranlagen, Hydranten und die Beregnung von Grünanlagen genutzt. Zukünftig werden auch bestimmte neu erstellte Gebäude und Hydranten mit Brauchwasser versorgt.

Abwasser

Das Abwasser des Flughafens Frankfurt setzt sich aus Schmutz- und Niederschlagswasser zusammen und wird in getrennten Kanalsystemen gesammelt. Das Schmutzwasser wird, soweit erforderlich, bereits an der Anfallstelle vorbehandelt und anschließend zur Reinigung in eine kommunale oder die eigene Kläranlage geleitet. Das Niederschlagswasser

von kanalisierten Flächen (Vorfeld-, Verkehrs- und Dachflächen) wird nach dem Durchfließen von Sicherheitseinrichtungen in den Main, den Gundbach oder Versickerungsanlagen geführt. Systematische Kontrollen dienen der Prüfung der Qualität und eingeleiteten Mengen, um die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte sicherzustellen und eine Gefahr für die Gewässer auszuschließen.

Abfall

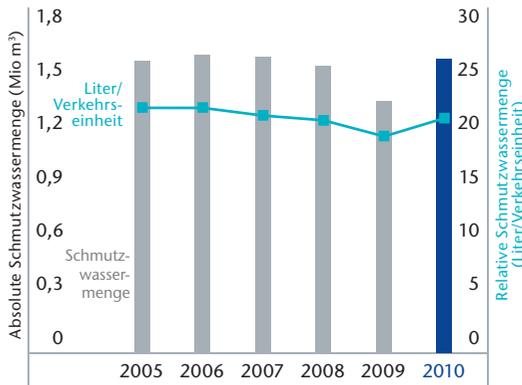
Fraport baut für nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich auf Abfalltrennung. In Sortieranlagen gewonnene Wertstoffe werden recycelt. Ein Teil der Abfälle wird in dem Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt verbrannt. Der dabei erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt. Die geringen Mengen gefährlicher Abfälle, zum Beispiel aus Werkstätten (Altöl, Bremsflüssigkeit, Kaltreiniger etc.) oder Abwasserreinigungsanlagen wie Benzinabscheidern werden ebenfalls getrennt gesammelt und vornehmlich einer Verwertung zugeführt oder ordnungsgemäß in einer geeigneten Verbrennungsanlage entsorgt beziehungsweise chemisch-physikalisch behandelt.

Grundwasser

Über ein umfassendes Grundwassermonitoring mit mehr als 280 Messstellen auf dem Flughafen Frankfurt und weiteren 270 im Umfeld werden zahlreiche chemische und physikalische Parameter untersucht. Eine Grundwasserdatenbank erlaubt Darstellung und Beurteilung von Wasserstandsdaten und Grundwasserqualität für Fraport und Behörden. Ein besonderes Augenmerk gilt früheren Schadstoffbelastungen. Die erhöhten Nitratwerte durch den Einsatz stickstoffhaltiger Enteisungsmittel in den 1990-er Jahren konnten durch die eigens dafür gebaute Wasseraufbereitungsanlage reduziert werden, es wird aber noch Jahre dauern, bis der zulässige Grenzwert unterschritten wird. Das kontaminierte Grundwasser auf dem ehemals militärisch genutzten Gebiet des Flughafens wird in enger Zusammenarbeit mit den Behörden überwacht.

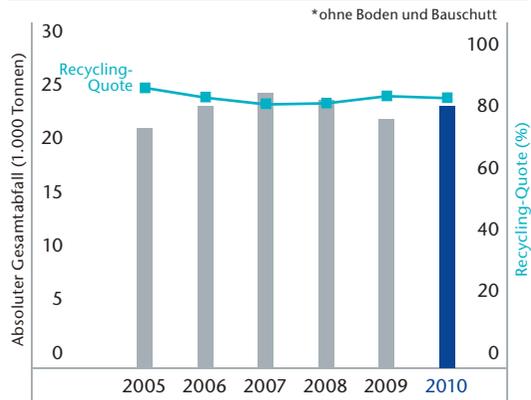
Im Jahr 2010 stieg die Schmutzwassermenge auf 1,6 Mio Kubikmeter. Gründe waren das im Vorjahresvergleich höhere Verkehrsaufkommen und die witterungsbedingt größere Menge an enteisungsmittelhaltigem Niederschlagswasser. In den Vorjahren war der Trend rückläufig, sowohl absolut als auch pro Verkehrseinheit.

Schmutzwassermenge Flughafen Frankfurt



Abfallmenge und Verwertungsquote schwanken seit Jahren in einem engen Bereich. 2010 hat die Fraport AG 23.540 Tonnen Abfall (ohne Boden- und Bauschutt) entsorgt. Der Anteil gefährlicher Abfälle lag bei nur 7,6 %. Die Recycling-Quote blieb bei rund 84 % auf einem sehr hohen Niveau.

Gesamtabfall*/Recycling-Quote Fraport AG



Umweltmanagement weltweit

Mit dem Wachstum des Fraport-Konzerns und der zunehmend internationalen Ausrichtung des Unternehmens gewinnt ein globales Umweltmanagement ständig an Bedeutung.

1999 richtete die Fraport AG ein Umweltmanagementsystem für die Aktivitäten am Hauptstandort in Frankfurt ein, das den Anforderungen des Eco- Management and Audit Scheme (EMAS) der EU und der weltweit geltenden Norm ISO 14001 genügt. Es unterstützt die Verbesserung der Umweltleistungen des Unternehmens. Ein Umweltmanagementsystembeauftragter berät den Vorstand und die Führungskräfte in allen Fragen des Umweltmanagements, leistet die notwendigen Organisations- und Koordinationsaufgaben und veranlasst die interne Umweltbetriebsprüfung beziehungsweise die externe Überprüfung des Umweltmanagementsystems. Die operative Verantwortung für die Umweltbelange liegt bei den Leitern der Geschäftsbereiche.

Mit der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Die nächste umfassende Umwelterklärung wird voraussichtlich im Juli 2011 validiert und danach veröffentlicht. In ihrer Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Fraport AG dazu verpflichtet, das Umweltmanagement an allen Konzern-Standorten zu fördern. Die Fraport AG ist an Unternehmen in Frankfurt und an den Flughäfen in Lima, Antalya, Varna und Burgas mehrheitlich beteiligt. An diesen Standorten unterstützen wir den Aufbau des Umweltmanagements. Die in der Tabelle aufgeführten Unternehmen mit umweltrelevanten Aus-

wirkungen sind bereits nach ISO 14001 zertifiziert beziehungsweise nach EMAS validiert.

EMAS

Flughafen Lima

Im Mai 2010 erfolgte eine Rezertifizierung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001. Das Umweltmonitoring erlaubt die für den Betrieb des Flughafens wesentlichen Umweltparameter zu messen und zu überwachen, beispielsweise die Qualität von Grund- und Trinkwasser, die Luftqualität, die Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen sowie den Fluglärm. Durch die kontinuierliche Instandsetzung des Wasserversorgungsnetzes werden die Verluste an Trinkwasser infolge schadhafter Stellen reduziert. Der Trinkwasserverbrauch je Passagier konnte im Vorjahresvergleich um 9 % reduziert werden.

Flughafen Antalya

ICF Airports (Fraport IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.) betreibt am Flughafen Antalya die Terminals und terminalnahe Infrastruktur. Hierfür hat das Unternehmen ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert und im Jahr 2009 erstmals zertifizieren lassen. Darauf aufbauend wurde das Unternehmen im Jahr 2010 von der türkischen Luftfahrtbehörde als „Green Airport Company“ ausgezeichnet. Im August 2010 wurde ICF Airports im Rahmen der Airport Carbon Accreditation (ACA) vom ACI Europe für das Level 1 „Mapping“ verifiziert. ICF Airports hat eine Umweltpolitik, Umweltziele und -maßnahmen definiert. Wesentliche Ziele sind Klimaschutz und Energieeinsparung. Ein weiteres Ziel ist die Reduktion der Abfallmengen beziehungsweise die Erhöhung der Recycling-Rate. Bezüglich der Airport Carbon Accreditation strebt ICF Airports mittelfristig die Aufnahme in Level 2 an.

Flughäfen Varna und Burgas

Für die beiden bulgarischen Flughäfen wurde auf der Grundlage einer gemeinsamen Umweltpolitik ein Umweltmanagementsystem entwickelt und implementiert. Bereits gestartet wurden Programme zur Steigerung von Energie- und Wassereffizienz, zur Verbesserung des Abfalltrennsystems sowie zusätzlich für Burgas die Planung eines neuen Wasser- und Abwassersystems. Gemeinsame Ziele für den Zeitraum bis 2012 beziehen sich auf das Fluglärmmonitoring, umweltverträgliche Entscheidungstechniken für Start- und Landebahnen sowie den Schutz wildlebender Tiere an den Flughäfen.



Flughafen Varna



Flughafen Lima

Stakeholder-Dialog

Gemeinsame Verantwortung für den Flughafen

Fraport bemüht sich darum, in Zusammenarbeit mit den über 500 am Flughafen Frankfurt ansässigen Unternehmen und Behörden auch deren Umweltauswirkungen positiv zu beeinflussen, beispielsweise über die Vorgaben der Flughafen-Benutzungsordnung. Bei Abweichungen werden mit den Verantwortlichen Lösungsmöglichkeiten gesucht und gemeinsam umgesetzt.



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

Region und Gesellschaft



„Lärm ist für unsere Flughafen-Nachbarn ein wichtiges Thema, aktiver Schallschutz ein Lösungsansatz. Deshalb engagiere ich mich persönlich im Forum Flughafen und Region.“

Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender Fraport AG, Vorstand Forum Flughafen und Region

Forum Flughafen und Region (FFR)

Das Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ ist eine der Organisationseinheiten des Forum Flughafen und Region. Das FFR schließt an das Mediationsverfahren und das Regionale Dialogforum an und setzt den Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft fort. Das Forum gliedert sich in die folgenden Organisationseinheiten:

- Koordinierungsrat
- Konvent Flughafen und Region
- Expertengremium „Aktiver Schallschutz“
- Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Forum Flughafen und Region

Vorsitz

Koordinierungsrat

Expertengruppe
„Aktiver Schallschutz“

Konvent
Flughafen & Region

Umwelthaus

Quelle: Strukturschema des FFR (<http://www.forum-flughafen-region.de/forum/ffr/>, 31. März 2011)

Lärmschutz

Fluglärm ist für die Anwohner in der näheren Umgebung des Flughafens Frankfurt ein zentrales und emotional hochbesetztes Thema. Die zweifellos gegebene Belastung vieler Flughafen-Nachbarn ist für uns Anlass, die Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm fortzusetzen. Dies gilt umso mehr, als das Verkehrsaufkommen mit dem Ausbau des Flughafens und der neuen Landebahn Nordwest weiter zunehmen wird.

Erstes Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“

Ein wirksames Instrument, um die Belastungen für die Anwohner des Flughafens durch Fluglärm zu verringern, ist der aktive Schallschutz. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zielen darauf ab, den Lärm direkt an der Quelle zu vermeiden, zu reduzieren oder zumindest besser zu verteilen. Das Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ hat sich mit der Ausarbeitung entsprechender Vorschläge intensiv befasst. Die konstruktive Zusammenarbeit von Vertretern der Luftverkehrsindustrie, von Kommunen, der Fluglärmkommission, Behörden und Wissenschaftlern ist in dieser Form bislang einmalig. Im Ergebnis konnte 2010 ein erstes, wegweisendes Paket von Maßnahmen

vorgelegt werden. Es kombiniert verschiedene Maßnahmen, um unter Wahrung von Sicherheit und Kapazität des Flugbetriebs eine möglichst flächendeckende Entlastung in der Region beziehungsweise insbesondere bei den durch Fluglärm Hochbetroffenen zu erreichen. Örtlich steigende Belastungen sollen möglichst kompensiert werden.

Das Paket umfasst sieben Maßnahmen, die im Folgenden kurz skizziert werden:



Vertikale Optimierung Abflugverfahren, Probetrieb erfolgt seit Januar 2011:

Die Abflugeschwindigkeit wird begrenzt, dadurch gewinnt das Flugzeug bei gleichem Triebwerkschub schneller an Höhe. Dies reduziert die Lärmbelastung für die überflogenen Gebiete.

Umrüstung der B-737-Flotte der Lufthansa, Abschluss bis Ende 2011:

Durch technische Umrüstungen der Triebwerke wird sowohl beim Start als auch bei der Landung der Lärm zwischen 0,5 dB und 2,4 dB reduziert.

Erhöhung des Anteils von Betriebszeiten mit Westbetrieb durch verbesserte Anwendung der derzeitigen Regelungen zur Rückenwindkomponente, vorbehaltlich der noch ausstehenden Genehmigungen durch ICAO, ab 2011:

Die erlaubte Rückenwindkomponente soll für Landungen von 5 auf 7 Knoten erhöht werden, wodurch mehr Landungen aus Richtung Osten möglich würden. Bei dieser Anflugrichtung ist die Entfernung zu direkt überflogenen Wohngebieten größer.

Einführung eines neuen Anflugverfahrens (Segmented RNAV (GPS) Approach), Probetrieb seit Januar 2011:

Durch ein satellitengestütztes Anflugverfahren können größere Siedlungsgebiete wie Mainz, Offenbach und Hanau im Endanflug umflogen werden. Dies hat Auswirkungen auf die

Kapazität und muss zunächst in verkehrsarmen Zeiten erprobt werden. Außerdem stellt dieses Verfahren technische Anforderungen an das Flugzeug, die noch nicht von allen Maschinen erfüllt werden.

Bevorzugte Bahnnutzung (DROps Dedicated Runway Operations), Probetrieb seit Januar 2011:

Starts in der Nacht, mindestens aber zwischen 23 und 5 Uhr, sollen so auf bestimmte Startbahnen beziehungsweise Abflugrouten gebündelt werden, dass insgesamt die geringste Belastung für die Anwohner sowie Lärmpausen erzeugt werden.

Optimierung des bereits eingeführten kontinuierlichen Sinkflugs, Probetrieb seit Ende 2010:

Piloten sollen besser unterstützt werden, um den gegenüber dem stufenweisen Anflug leiseren Sinkflug durchzuführen. Nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest wird ein neues Navigationsverfahren eingeführt, das eine intensivere Nutzung des kontinuierlichen Sinkfluges ermöglichen soll.

Anhebung des Anfluggleitwinkels auf der neuen Nordwestbahn auf 3,2 Grad, nach Inbetriebnahme Nordwestbahn:

Die Anhebung um 0,2 Grad vergrößert im Anflugbereich den Abstand zu besiedelten Gebieten und reduziert dadurch die Lärmbelastung.



Stakeholder-Dialog

0800 2345679

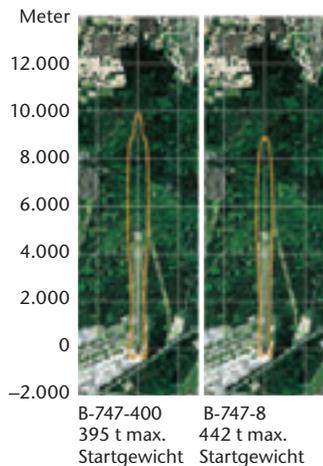
Unter dieser Servicenummer können Bürger Fragen oder Beschwerden zum Thema Fluglärm und zum Flughafen-Ausbau an uns richten. Auch mit dem Kontaktformular auf der Fraport Homepage oder über die E-Mail-Adresse ausbauinfo@fraport.de können Interessierte rund um die Uhr kostenlos Kontakt zu uns aufnehmen. Jede konkrete Beschwerde über Fluglärm – 2010 waren es über 500.000 – wird eingehend geprüft.

55 Kontakt Infoservice
Fluglärm

Neben der kontinuierlichen Mitarbeit in der Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“ hat Fraport für zwei Maßnahmen – die Dedicated Runway Operations und die Anhebung des Anfluggleitwinkels auf 3,2 Grad – die Patenschaft übernommen. Sie sind Bestandteil unseres Nachhaltigkeitsprogramms.

Den Bericht des Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ mit Informationen über die konkrete Ausgestaltung des Maßnahmenpakets und dessen lärmindernde Auswirkungen für die Region finden Sie unter:

54 Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“



Quelle: Boeing, aus Lufthansa-Nachhaltigkeitsbericht Balance 2010

Die Flottenerneuerung verbessert das Verhältnis Leistung zu Umweltbelastung: „Der Lärmteppich einer startenden Boeing 747-8 Intercontinental wird trotz eines rund 10 % höheren maximalen Startgewichts im Vergleich zur Boeing 747-400 rund 30 % kleiner ausfallen. ... Innerhalb der jeweiligen Flächen wird ein Maximalschallpegel von 85 dB(A) erreicht oder überschritten. Zum Vergleich: Ein Maximalschallpegel von 85 dB(A) wird etwa durch einen im Stadtverkehr im Abstand von fünf Metern vorbeifahrenden Lkw erzeugt.“ (Lufthansa-Nachhaltigkeitsbericht Balance 2010, S. 64)

Frankfurter Fluglärmindex misst auch Lärmwirkung

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird überprüft. Schon im Vorfeld wurde der ebenfalls von der Arbeitsgruppe „Aktiver Schallschutz“ entwickelte Frankfurter Lärmindex, unterschieden in einen Tag- und einen Nachtindex (FTI/FNI), zur Abschätzung der Wirkungen herangezogen. In seine Berechnung gehen drei Faktoren ein: 1. der Lärmpegel, der bei den Menschen ankommt (Lärmmissionen), 2. die Lärmwirkung (Auswirkung bei den Betroffenen) und 3. die Siedlungsstruktur, das heißt die Zahl der Menschen, die jeweils in Gebieten mit bestimmten Lärmpegeln leben.

56 Lärmindex

Letztlich zielt das Monitoring darauf ab, Entscheidungshilfen für die Bewertung der Maßnahmen im Probebetrieb zu erhalten. Deshalb muss auch die Fluglärmsituation vor dem Start der Maßnahmen mit der Situation nach deren Einführung verglichen werden.

Solche Untersuchungen erfordern ein weitläufiges Netz von Fluglärmmessungen im Umfeld des Flughafens und zusätzliche Analysen von Flugverlaufdaten. Neben der Fraport AG beteiligen sich das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) und verschiedene Kommunen mit ihren Messanlagen. Die Ergebnisse der Untersuchungen wird das UNH regelmäßig in einem Bericht zusammenfassen und veröffentlichen.

Lärmmonitoring bei der Fraport AG

Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält Fraport derzeit 26 Messstationen und drei mobile Messanlagen. Noch vor der Inbetriebnahme der neuen Landebahn werden drei weitere Messstationen in den Gemeinden Hochheim, Rüsselsheim-Königstädten und Frankfurt-Lerchesberg installiert. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen, wie zum Beispiel die Routenbelegung oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen, veröffentlichen wir monatlich im Internet unter:

57 Infoservice Fluglärm

Aktiver Schallschutz am Boden

Um den Fluglärm auch im Bodenverkehr zu verringern, hat Fraport 2010 am westlichen Rand des Vorfelds der A380-Werft mit der Errichtung einer Anlage zur Reduktion der Geräuschemissionen bei der Durchführung von Triebwerksprobeläufen begonnen. An weiteren Maßnahmen arbeiten wir. Dazu gehört die Unterstützung eines Pilotprojekts zum lärmarmen Rollen der Flugzeuge am Boden.

Bereits beschlossen ist die Ausrüstung des neuen Terminalabschnitts A-Plus mit Pre-Conditioned-Air-Systemen, die die Abschaltung der Hilfstriebwerke ermöglicht. Mit Letzterem werden nicht nur Lärm, sondern auch Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen vermieden.

Lärmwirkungsstudie

Die Fraport AG unterstützt eine vom UNH initiierte und vom Darmstädter Ökoinstitut wissenschaftlich begleitete Lärmstudie, die sich über einen längeren Zeitraum mit der Erfassung und den Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit befasst. Neben einem Vergleich mit der Situation an einigen anderen Flughäfen sollen auch die Lärmmissionen von Straßen- und Schienenverkehr in die Analyse einbezogen werden.

Lärmbezogene Flughafen-Entgelte

In eigener Verantwortung hat Fraport für den Flughafen Frankfurt bereits 1993 lärmbezogene Lande- und Startentgelte eingeführt. Im Juli 2010 sind die Lärmkomponenten der Entgeltordnung weiter gespreizt worden. Sie unterscheiden nun nach zwölf Lärmkategorien. Diese Spreizung schlägt sich nachts besonders deutlich nieder, weil ein zusätzlicher Nachtzuschlag, abhängig davon, ob die Bewegung in den Nachtrandstunden (22.00–22.59 und 5.00–5.59 Uhr) oder in der Nachtkerzeit (23.00–4.59 Uhr) stattfindet, zu entrichten ist. Durch zusätzliche, hohe Entgelte soll nicht nur ein wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge gegeben werden, sondern auch für eine Verlegung von Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag. Die zusätzliche Lande- und Start-Lärmkomponente wurde von 2009 auf 2011 in zwei Stufen um 70 % erhöht und reicht für Flüge in den Nachtrandstunden von 55 € für ein leises bis zu knapp 40.000 € für ein sehr lautes Flugzeug.

Passiver Schallschutz

Der aktive Schallschutz wird ergänzt durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Die Maßnahmen im Rahmen des Schallschutzprogramms im Antragszeitraum von März 2002 bis April 2006 sind weitgehend abgeschlossen. 13.380 Wohneinheiten und besonders geschützte Einrichtungen wurden mit Schallschutzvorkehrungen wie schallisolierten Fenstern, Rollladenkästen sowie Lüftern in zum Schlafen vorgesehenen Räumen ausgestattet. Das Investitionsvolumen betrug bisher rund 50 Mio €.

Für den ausgebauten Flughafen Frankfurt wird, auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, ein neues Schallschutzprogramm aufgelegt.

Gesellschaftliche Verantwortung

Als großer Arbeitgeber und internationales Unternehmen mit Wachstumsambitionen in einer dynamischen und volkswirtschaftlich wichtigen Branche wie der Luftverkehrsindustrie nehmen wir eine bedeutende gesellschaftliche Rolle ein. Der sich daraus ergebenden Verantwortung kommen wir über die wirtschaftliche Wertschöpfung hinaus mit einem vielfältigen Engagement nach.

Unsere Wertschöpfung

Die sogenannte Nettowertschöpfung, also die gesamte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen und Wertberichtigungen, kommt unterschiedlichen Anspruchsgruppen zugute. Sie ist ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Nutzen unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 65 % geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, je rund 10 % über Zinsen und Dividenden an Kreditgeber und Aktionäre. Mit Sponsoring und Spenden unterstützen wir Menschen und Natur insbesondere in der Region Rhein-Main. Die vollständige Wertschöpfungsrechnung findet sich auf Seite 51 im Kapitel „Unsere Zahlen und Fakten“.

Wie wichtig Fraport für die Region ist, zeigt sich auch in unseren Investitionen. Im vergangenen Jahr haben wir 54.422 Aufträge – durchschnittlich 247 pro Tag – im Gesamtwert von 946,4 Mio € vergeben. 31.000 Bestellungen mit einem Volumen von insgesamt 605,5 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Das entspricht einem Anteil von 64 %.

Umweltschutz und Nachhaltigkeitsstrategie

Mit unserem Umweltfonds unterstützen wir Natur- und Umweltschutzprojekte, ökologische Forschungsvorhaben und umweltpädagogische Projekte in der Region. Nach einer strategischen Neuausrichtung im Jahr 2010 orientiert sich die Förderung künftig eng an unserem Kerngeschäft: Schwerpunkte sind Klimawandel, Natur und Landschaft, Luftqualität und zukunftsfähige Mobilität sowie Umweltbildung und Forschung. 2010 wurden wieder Mittel in Höhe von 2 Mio € vergeben, unter anderem für eine Fotovoltaikanlage am MainÄppelHaus in Frankfurt zur umweltverträglichen Energieversorgung und zur Unterstützung eines von der FAZ ausgerufenen Schulwettbewerbs zum Thema „Zukunftsfähiger Luftverkehr“. Seit der Gründung im Jahr 1997 hat der Umweltfonds Projekte mit insgesamt 28 Mio € gefördert.

58 Umweltfonds

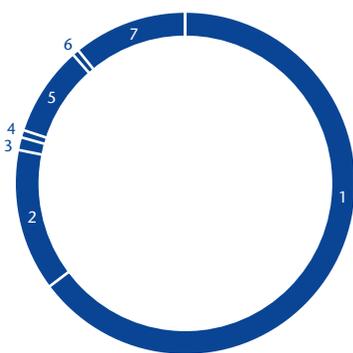
59 Artikel Regionalpark Journal 2011

Darüber hinaus engagieren wir uns im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen. Der Fraport-Vorstandsvorsitzende Stefan Schulte ist Mitglied der Nachhaltigkeitskonferenz, das Unternehmen nimmt an der Landesinitiative „100 Unternehmen für den Klimaschutz“ teil und unterstützt das Projekt „CO₂-neutrale Landesverwaltung“, eine Plattform für den Erfahrungsaustausch über konkrete Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂. Zudem engagiert sich Fraport im Projekt „Hessen – Vorreiter für eine nachhaltige und faire Beschaffung“.

60 Nachhaltigkeitsstrategie Hessen



Unsere Wertschöpfung



| | | | |
|---|--------|-------------|---|
| 1 | 64,8 % | 880,4 Mio € | Beschäftigte (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben) |
| 2 | 13,4 % | 182,5 Mio € | Kreditgeber (Zinsaufwand) |
| 3 | 1,2 % | 16,4 Mio € | Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern) |
| 4 | 0,7 % | 8,8 Mio € | Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.) |
| 5 | 8,5 % | 115,6 Mio € | Aktionäre (Dividende) |
| 6 | 0,6 % | 8,6 Mio € | Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss |
| 7 | 10,8 % | 147,3 Mio € | Unternehmen (Rücklagen) |



*Oben:
Das Fraport-Banner
ist Bestandteil vieler
Veranstaltungen in der
Rhein-Main-Region.*

*Unten:
Förderung von Chancen-
gleichheit in der Bildung:
Das Schulranzenprojekt in
Frankfurt-Sossenheim.*

Fraport – aktiver Mitbürger in der Region

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. Die Imagepflege, die Sponsoring den Firmen bringt, ist dabei eine Seite der Medaille. Die andere ist, dass wir dort als Partner fungieren, wo Geldmangel das Aus für wichtige Projekte bedeuten kann.

Unter dem Motto „Aktiv für die Region“ haben wir 2010 in der Flughafen-Nachbarschaft über 400-mal durch Kleinsponsorings Hilfestellung geleistet. Beispielhaft seien der Fraport-Fußballcup für Jugendmannschaften in Hattersheim, die Mainland Games in Rüsselsheim, das Drachenbootrennen des ASV Zellhausen um den Fraport-Cup oder das Seifenkistenrennen in Hanau genannt. Letzteres wird vom Familiennetzwerk Hanau ausgerichtet, das den Erlös in die Betreuung und Erziehung von Kindern und Jugendlichen investiert.

Mit einer großen Fraport-Bühne sind wir auch auf dem Open-Doors-Festival in Neu-Isenburg vertreten, das jährlich mehrere tausend Besucher anzieht. Beschaulicher geht es beim Schlossgartenfest im Jagdschloss Mönchbruch oder dem Frankfurter Zoofest zu, beide wurden durch Fraport unterstützt.

Über Sachzuwendungen in Form von Sportkleidung freuen sich die Vereine in der Region bereits seit vielen Jahren. Auch 2010 konnten wieder über 230 Mannschaften komplett mit Wettkampf- und Trainingskleidung ausgestattet werden. Das erleichtert vor allem den Jugendlichen, in deren Elternhaus das Geld für die Ausstattung fehlt, die Teilnahme am Vereinssport, von dessen integrativer Wirkung wir überzeugt sind.

Im sozialen und karitativen Bereich haben auch im letzten Jahr wieder viele Einrichtungen unter Kürzungen in den öffentlichen Haushalten gelitten. Obwohl die Wirtschaftskrise einen Rückgang des Spendenaufkommens mit sich brachte, konnte Fraport das soziale Engagement in der Region uneingeschränkt aufrechterhalten.

Schwerpunktmäßig unterstützten wir mit unseren Spenden die Weiterbildung und Integration von verhaltensauffälligen Jugendlichen, Einrichtungen, die sich um Menschen an der Armutsgrenze kümmern, diverse Selbsthilfegruppen sowie Projekte, die sich pflegebedürftiger oder behinderter Menschen annehmen. So ermöglichten wir den Kauf und die Ausstattung von 86 Schulranzen in Frankfurt-Sossenheim, um Chancengleichheit in der Bildung zu unterstützen.

Neu in Frankfurt ist das christliche Kinder- und Jugendwerk „Arche“, das hilfsbedürftigen Kindern eine Schulspeisung, Nachmittagsbetreuung sowie Nach- und Hausaufgabenhilfe zugutekommen lässt. Bei der Bewältigung von Konflikten und Gewaltakten in Schulen hat sich ein Projekt des „People's Theatre“ in Offenbach bewährt. 20 Schulen konnten durch die Fraport-Förderung an diesem Projekt kostenlos teilnehmen. Einrichtungen wie Tafeln, Suppenküchen oder mobile soziale Hilfsdienste wurden mehrfach unterstützt.

61 Aktiv für die Region

Unsere Stiftung ProRegion engagiert sich seit 1999 für die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in das Berufsleben. Die Stiftung fördert vorrangig Projekte, die die Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit dieser Zielgruppe verbessern. Das Stiftungskapital beträgt 6,11 Mio €. Im Jahr 2010 wurden Fördermittel in Höhe von 304.000 € für 17 Projekte zugesagt.

62 Stiftung ProRegion



„In der Woche mit den Jugendlichen von ‚Zugpferd‘ haben wir mit- und voneinander gelernt und erlebt, dass zu guter Arbeit mehr gehört als Wissen und Leistung – wichtig sind auch das Miteinander und die Bereitschaft jedes Einzelnen, Verantwortung zu übernehmen.“

Matthias Jörg Brendel, Bachelor-Student Luftverkehrsmanagement

Der gemeinnützige Verein „Zugpferd e. V.“ in Mülheim ist eines dieser geförderten Projekte. Er unterstützt benachteiligte Jugendliche beim Start in das Berufsleben und bietet hierzu neben individueller Betreuung verschiedene Qualifizierungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten an. Letztlich sollen die jungen Menschen lernen, sich in eine Gemeinschaft zu integrieren und sich aktiv weiterzuentwickeln. Schwerpunkt des Angebots ist klassische Waldarbeit sowie Umwelt- und Naturschutz. Im Rahmen einer Projektwoche nahmen 2010 erstmals auch die Studenten des dualen Studiengangs „Luftverkehrsmanagement“ daran teil. Gemeinsam mit den Jugendlichen des Vereins „Zugpferd e. V.“ bauten sie eine mobile Holzbrücke (siehe Bild unten) – für die Studenten eine Erfahrung gelebter gesellschaftlicher Verantwortung, für die Jugendlichen eine Möglichkeit am Beispiel anderer zu lernen und Tipps und Anregungen für die eigene berufliche Orientierung zu sammeln.

63 Zugpferd e. V.

Unterstützung weiterer Bildungsinitiativen

Fraport hat mit sieben Schulen in der Region Kooperationsvereinbarungen zur beruflichen Bildung getroffen. Zudem qualifizieren wir im Rahmen des Programms „Jugend Mobil“ gemeinsam mit der Agentur für Arbeit jedes Jahr 24 junge Arbeitslose für den Einstieg in das Arbeitsleben. Über die Erich-Becker-Stiftung fördern wir Wissenschaft und Forschung durch die Vergabe von Stipendien und Preisen, 2010 mit Mitteln in Höhe von 110.950 €. Mit dem „House of Logistics and Mobility – HOLM“, unterstützen wir ein einzigartiges Kooperationsmodell zwischen Hochschulen, Wirtschaft und öffentlicher Hand: Am Flughafen Frankfurt entsteht ein neuer Nukleus der Forschung für angewandte Mobilität und Logistik der Zukunft und damit zugleich der erste Uni-Campus an einem internationalen Flughafen.

64 Jugend Mobil

65 Erich-Becker-Stiftung

66 House of Logistics and Mobility – HOLM

Stakeholder-Dialog

Jugendforum
2010

Unter diesem Titel kamen am 4. September 2010 auf Einladung der Landesregierung und der Fraport AG rund 200 Jugendliche im Alter von 16 bis 21 Jahren einen Tag lang am Flughafen Frankfurt zusammen, um Ideen für ein nachhaltiges Leben in Hessen zu erarbeiten. Im Zentrum standen die Themen nachhaltige Mobilität, zukunftsfähige Bildung und gesundes Leben. Das Jugendforum ist ein Beitrag zur UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ und Teil der Jugendinitiative der Nachhaltigkeitsstrategie Hessen.

67 Pressemitteilung
Jugendforum



Konzernweites Engagement

Viele unserer Mitarbeiter leisten wertvolle Arbeit in gemeinnützigen Projekten. Die Engagements reichen von Katastrophenhilfe über Entwicklungszusammenarbeit bis hin zu Aktivitäten in lokalen Bürgerinitiativen und Organisationen. Beispielsweise sammelten zwei Gepäcktransportmeister nach dem verheerenden Erdbeben in Haiti in Eigeninitiative Spenden zugunsten des Projekts „1.000 Zelte für 1.000 Familien in Haiti“ der Hilfsorganisation „Luftfahrt ohne Grenzen e. V.“. Diese organisierte mit mehreren deutschen Unternehmen und der Fraport AG einen Sonderflug, um dringend benötigte Hilfsgüter nach Haiti zu bringen. Für die Betroffenen des Erdbebens in Chile und die Flutopfer in Pakistan wurden ebenfalls Spenden gesammelt, jeweils auf Initiative einzelner Mitarbeiter hin.

Besonders erwähnenswert ist auch das Engagement von Helmut Hofmann. Seit 18 Jahren organisiert er Hilfsaktionen für Menschen in Ungarn und Rumänien. „Kleine Päckchen, große Freude“ ist eine dieser Aktionen. 2010 kamen über 4.000 Weihnachtsgeschenke mit Spielzeug, Süßigkeiten und Artikeln des täglichen Bedarfs zusammen, die Helmut Hofmann zusammen mit einer Fraport-Führungskraft aus dem Topmanagement persönlich in Kinderheime und zu besonders armen Familien bringt.

Unsere Konzern-Standorte im Ausland engagieren sich meist auf sozialem Gebiet. So unterstützt unsere bulgarische Tochtergesellschaft Twin Star

mehrere Hilfsorganisationen für geistig behinderte Kinder und Jugendliche und den Weltkindertag am 1. Juni 2010 mit Veranstaltungen an den Flughäfen Varna und Burgas. Die Mitarbeiter der peruanischen Betreibergesellschaft des Flughafens Lima spendeten insgesamt 12.480 US-\$ für die Opfer des Erdbebens in Haiti, unsere Tochtergesellschaft selbst gab noch einmal den doppelten Betrag dazu. In Antalya spendete unsere Tochtergesellschaft 2010 über 42.000 € für soziale, kulturelle und gesellschaftliche Zwecke.

Begegnungsort von Nationen und Kulturen

Kein Ort in Deutschland ist so international wie der Flughafen Frankfurt. Passagiere und Mitarbeiter aus allen Teilen der Welt begegnen sich hier Tag für Tag – ein Beleg dafür, dass ein friedliches Miteinander von Nationen und Kulturen möglich, mehr noch: erstrebenswert ist. Aus diesem Verständnis heraus unterstützen wir die seit Dezember 2001 jährlich am Flughafen stattfindende Abrahamische Feier, eine feierliche Begegnung der drei Weltreligionen. Als Reaktion auf die Ereignisse des 11. September 2001 steht sie für Toleranz und gegenseitigen Respekt. Auch über die Grenzen des Flughafens hinaus setzt sie ein Zeichen für unser Credo – nachhaltig verbinden.

Gemeinsam feiern:
Die 10. Abrahamische Feier am
Frankfurter Flughafen –
Initiatorin Ulrike Johanns



Interview mit Ulrike Johanns

Pfarrerin am Flughafen Frankfurt,
Initiatorin der Abrahamischen Feier

Wie kam Ihnen die Idee zur Abrahamischen Feier?

Nach dem 11. September 2001 wurde Religion plötzlich zum Konfliktthema. Angst, teilweise auch Aggression waren zu spüren, ob bei Reisenden oder beim Personal. In dieser Situation schien es mir wichtig, ein Zeichen zu setzen und einen Schritt aufeinander zuzugehen, dem Fremden in den anderen Kulturen zu begegnen. Die Religionen haben alle eine Friedensbotschaft: Friede, Salam, Schalom, das ist das Zeichen der Abrahamischen Feier.

Wie passt so eine Feier auf den Flughafen?

Der Flughafen ist Begegnungspunkt von Menschen aus aller Herren Länder, er ist uns allen

gleich fremd und gleich vertraut. Und er ist ein Ort, der nicht nur durch eine Tradition besetzt ist. Hier gibt es nebeneinander Moschee, Synagoge und Kapelle, der geeignete Rahmen also für solch eine Veranstaltung.

Was haben Sie erreicht – und wie geht es weiter?

Durch die Feiern haben wir das Andere, Berührende, teilweise auch Befremdliche erlebt und Gastfreundschaft sowie das friedliche Mit- und Nebeneinander erfahren. Wir möchten die Feiern fortsetzen, um möglichst vielen Menschen zu zeigen: Sicher sind wir nur, wenn wir in Frieden miteinander leben.

Unsere Zahlen und Fakten

Rechnungslegung zur nachhaltigen Entwicklung

Berichtsparameter

Mit dem vorliegenden Bericht wollen wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit über unsere Aktivitäten, Fortschritte und Ziele im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des Fraport-Konzerns informieren. Der Bericht erscheint jährlich (letzter Bericht 28. Mai 2010) und umfasst die Berichtsperiode 1. Januar bis 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

Die Bestimmung der Berichtsinhalte erfolgte im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse gemäß der Prinzipien Wesentlichkeit, Einbeziehung von Stakeholdern und Nachhaltigkeitskontext (vgl. Kapitel „Herausforderungen und Strategie“, S. 6).

Der vorliegende Bericht orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) in der Version G3. Eine ausführliche Übersicht über alle Indikatoren findet sich im GRI Content Index im Online-Bericht unter www.nachhaltigkeitsbericht.fraport.de.

Datenerhebung

Die Finanzzahlen korrespondieren mit den Angaben im Geschäftsbericht 2010. Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2010 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Die Erfassung und Auswertung von Daten zur Entwicklung der Personalmengen erfolgt mit standardisierten personalwirtschaftlichen Softwarelösungen. Im Sinne des Wesentlichkeitsprinzips haben wir im Berichtszeitraum 2010 für die Ermittlung der Personalkennzahlen den Kreis der einbezogenen Konzern-Gesellschaften an die Finanzberichterstattung angeglichen. Dementsprechend berücksichtigen wir die Muttergesellschaft Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig; Minderheitsbeteiligungen fließen nicht in die Ermittlung der Konzern-Personaldaten ein. Im Vorjahr bezog sich der Konzern-Konsolidierungskreis auf wesentliche Gesellschaften, die zusammengenommen einen Abdeckungsgrad von etwa 99 % der Konzern-Beschäftigtenzahl erreichen. Der Konzern-Konsolidierungskreis der Personalkennzahlen 2008 und 2009 wurde nicht rückwirkend angepasst.

Für die Umweltdaten umfasst der Konzern-Konsolidierungskreis die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen Umweltwirkungen am Standort Frankfurt und die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2008: Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009 und 2010: Varna, Burgas, Lima, Antalya). Die Umweltdaten werden nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 systematisch am Standort Flughafen Frankfurt erhoben und unterliegen der externen Verifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter.

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

Zukunftsgerichtete Aussagen

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

Finanzen

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

Aufgrund der erstmalig verpflichtenden Anwendung von IFRIC 12, Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen, wurden die Umsatz- und Ergebniswerte sowie die Vermögenslage 2009 angepasst (vgl. Geschäftsbericht 2010, Konzern-Anhang, S. 107–108).

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

| Umsatz und Ergebnis | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|-------------------------------|-----------|----------------|----------------|----------------|
| Konzern | | | | | |
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | | |
| Umsatzerlöse | Mio € | | 2.101,6 | 2.010,3 | 2.194,6 |
| Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen | Mio € | | 0,4 | 0,9 | 0,4 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | Mio € | | 33,8 | 39,1 | 36,9 |
| Sonstige betriebliche Erträge | Mio € | | 66,1 | 45,3 | 52,1 |
| Gesamtleistung | Mio € | | 2.201,9 | 2.095,6 | 2.284,0 |
| Materialaufwand | Mio € | | -471,1 | -471,6 | -491,1 |
| Personalaufwand | Mio € | | -925,6 | -866,9 | -880,4 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | Mio € | | -204,5 | -187,4 | -201,9 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | Mio € | | 600,7 | 569,7 | 710,6 |
| Abschreibungen | Mio € | | -241,5 | -268,8 | -279,7 |
| Betriebliches Ergebnis (EBIT) | Mio € | | 359,2 | 300,9 | 430,9 |
| Finanzergebnis | Mio € | | -61,8 | -106,4 | -152,2 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) | Mio € | | 297,4 | 194,5 | 278,7 |
| Ertragsteuern | Mio € | | -100,5 | -42,5 | -7,2 |
| Konzern-Ergebnis | Mio € | | 196,9 | 152,0 | 271,5 |
| davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss | Mio € | | 7,2 | 5,6 | 8,6 |
| davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG | Mio € | | 189,7 | 146,4 | 262,9 |
| Segmentanteile | | | | | |
| Umsatzerlöse | | | | | |
| Aviation | Anteil am Konzern-Umsatz in % | | 33,9 | 34,1 | 31,6 |
| Retail & Real Estate | Anteil am Konzern-Umsatz in % | | 17,6 | 18,0 | 18,4 |
| Ground Handling | Anteil am Konzern-Umsatz in % | | 30,6 | 30,8 | 30,0 |
| External Activities & Services | Anteil am Konzern-Umsatz in % | | 17,9 | 17,1 | 20,0 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | | | | | |
| Aviation | Anteil am Konzern-EBITDA in % | | 26,9 | 20,6 | 18,5 |
| Retail & Real Estate | Anteil am Konzern-EBITDA in % | | 47,7 | 49,6 | 41,5 |
| Ground Handling | Anteil am Konzern-EBITDA in % | | 8,7 | 2,5 | 6,2 |
| External Activities & Services | Anteil am Konzern-EBITDA in % | | 16,7 | 27,3 | 33,8 |
| Betriebliches Ergebnis (EBIT) | | | | | |
| Aviation | Anteil am Konzern-EBIT in % | | 25,8 | 13,7 | 13,1 |
| Retail & Real Estate | Anteil am Konzern-EBIT in % | | 63,5 | 74,8 | 52,9 |
| Ground Handling | Anteil am Konzern-EBIT in % | | 5,2 | -13,3 | 2,5 |
| External Activities & Services | Anteil am Konzern-EBIT in % | | 5,5 | 24,8 | 31,5 |
| Cash flow und Investitionen | | | | | |
| Konzern | | | | | |
| Operativer Cash flow | Mio € | | 492,5 | 426,5 | 567,5 |
| Investitionen | Mio € | | 759,7 | 1.438,3 | 1.033,9 |
| Free Cash flow | Mio € | | -370,7 | -711,4 | -291,1 |

| Bilanz | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| Konzern | | | | | |
| Eigenkapital | Mio € | | 2.568,2 | 2.557,8 | 2.739,3 |
| Fremdkapital | Mio € | | 4.010,2 | 6.307,4 | 6.431,2 |
| Fraport-Assets | Mio € | | 3.419,1 | 3.820,2 | 4.019,7 |

| Rentabilität | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------------------|------------------------------|-----------|------|------|------|
| Konzern | | | | | |
| Umsatzrendite | EBT in % des Umsatzes | | 14,2 | 9,7 | 12,7 |
| EBITDA-Marge | EBITDA in % des Umsatzes | | 28,6 | 28,3 | 32,4 |
| EBIT-Marge | EBIT in % des Umsatzes | | 17,1 | 15,0 | 19,6 |
| Return on Fraport-Assets (ROFRA) | EBIT in % der Fraport-Assets | | 10,5 | 7,9 | 10,7 |

| Wertschöpfungsrechnung | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------|-----------|----------------|----------------|----------------|
| Konzern | | | | | |
| Erwirtschaftung der Wertschöpfung | | | | | |
| Unternehmensleistung | Mio € | | 2.201,9 | 2.095,6 | 2.284,0 |
| Vorleistungen | Mio € | | -601,9 | -609,8 | -644,7 |
| Materialaufwand | Mio € | | -471,1 | -471,6 | -491,1 |
| Sonstige Aufwendungen | Mio € | | -130,8 | -138,2 | -153,6 |
| Brutto-Wertschöpfung | Mio € | | 1.600,0 | 1.485,8 | 1.639,3 |
| Abschreibungen | Mio € | | -241,5 | -268,8 | -279,7 |
| Netto-Wertschöpfung | Mio € | | 1.358,5 | 1.217,0 | 1.359,6 |
| Verteilung der Wertschöpfung nach Anspruchsgruppe | | | | | |
| Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben) | Mio € | | 925,6 | 866,9 | 880,4 |
| Kreditgeber (Zinsaufwand) | Mio € | | 120,2 | 140,3 | 182,5 |
| Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern) | Mio € | | 107,8 | 49,1 | 16,4 |
| Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.) | Mio € | 1 | 8,0 | 8,7 | 8,8 |
| Aktionäre (Dividende) | Mio € | | 105,6 | 106,2 | 115,6 |
| Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss | Mio € | | 7,2 | 5,6 | 8,6 |
| Unternehmen (Rücklagen) | Mio € | | 84,1 | 40,2 | 147,3 |

1 Wert 2009 angepasst.

EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|---------|-----------|-------|-------|-------|
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung | Mio € | | 138,0 | 127,0 | 133,0 |
| Aufwendungen für Altersvorsorge | Mio € | | 33,3 | 40,0 | 39,9 |

EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------------|---------|-----------|------|------|------|
| Erhaltene Subventionen | Mio € | | 0 | 0 | 0 |

Umwelt

Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt mit relevanten Umweltwirkungen und die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2008: Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; 2009 und 2010: Varna, Burgas, Lima, Antalya).

Aspekt: Materialien

| EN1 Eingesetzte Materialien | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------------------------|--------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Konzern | | | | | |
| Hilfs- und Betriebsstoffe | | 1 | | | |
| Flächenenteisungsmittel | m ³ | 2 | 1.101 | 3.400 | 3.485 |
| Flugzeugenteisungsmittel | m ³ Wirkstoff | 2 | 951 | 1.229 | 4.511 |
| Fraport AG | | | | | |
| Hilfs- und Betriebsstoffe | | | | | |
| Flächenenteisungsmittel | m ³ | | 1.085 | 3.271 | 3.307 |

- 1 Fraport ist als Flughafen-Betreiber ein Dienstleister, das Produkt ist die „Verkehrseinheit“, definiert als ein Passagier mit Gepäck oder 100 kg Fracht. Weitere eingesetzte Materialien sind unter „Direkter Energieverbrauch“ und „Wasser“ zu finden.
- 2 Die Mengen werden für die jeweiligen Winter angegeben. Die Winter werden einem Kalenderjahr zugeschlagen, zum Beispiel 2009/2010 dem Jahr 2010.

Aspekt: Energie

| EN3 Direkter Energieverbrauch | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------------|------------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Konzern | | | | | |
| Eingekaufte direkte Energieträger | TJ | | 599,47 | 528,24 | 601,20 |
| davon erneuerbare Energieträger | % | | << 1 | << 1 | << 1 |
| davon nicht erneuerbare Energieträger | % | | 100 | 100 | 100 |
| Eingekaufte direkte Energieträger | TJ pro Mio Verkehrseinheiten | 1 | 5,8 | 5,6 | 5,3 |
| Erdgas | TJ | | 30,0 | 14,5 | 13,9 |
| Flüssiggas (LPG) | TJ | | 0,9 | 1,0 | 1,1 |
| Flüssiggas (LNG) | TJ | | 4,3 | 18,8 | 25,1 |
| Biogas | TJ | | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Heizöl | TJ | | 114,1 | 78,4 | 98,2 |
| Heizöl | Mio Liter | | 3,161 | 2,172 | 2,720 |
| Diesel | TJ | 2 | 424,8 | 393,6 | 439,6 |
| Diesel | Mio Liter | 2 | 11,932 | 11,055 | 12,349 |
| Benzin | TJ | 2 | 25,3 | 22,0 | 23,2 |
| Benzin | Mio Liter | 2 | 0,781 | 0,678 | 0,717 |

- 1 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 2 Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und den Betriebsstraßen.

EN3 Direkter Energieverbrauch (Fortsetzung)

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------------|------------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Fraport AG | | | | | |
| Eingekaufte direkte Energieträger | TJ | | 457,64 | 452,86 | 510,16 |
| davon erneuerbare Energieträger | % | | << 1 | << 1 | << 1 |
| davon nicht erneuerbare Energieträger | % | | 100 | 100 | 100 |
| Eingekaufte direkte Energieträger | TJ pro Mio Verkehrseinheiten | 1 | 6,2 | 6,5 | 6,8 |
| Erdgas | TJ | | 8,6 | 8,2 | 8,4 |
| Flüssiggas (LPG) | TJ | | 0,02 | 0,01 | 0,02 |
| Biogas | TJ | | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| Heizöl | TJ | | 62,2 | 62,7 | 85,8 |
| Heizöl | Mio Liter | | 1,722 | 1,737 | 2,377 |
| Diesel | TJ | 2 | 369,4 | 363,0 | 395,5 |
| Diesel | Mio Liter | 2 | 10,375 | 10,196 | 11,109 |
| Benzin | TJ | 2 | 17,4 | 18,7 | 20,2 |
| Benzin | Mio Liter | 2 | 0,536 | 0,578 | 0,625 |

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

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

EN4 Indirekter Energieverbrauch

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------|------------------------------|-----------|---------|---------|---------|
| Konzern | | | | | |
| Eingekaufte Energie | TJ | 1 | 2.608,4 | 2.649,9 | 2.848,5 |
| Eingekaufte Energie | TJ pro Mio Verkehrseinheiten | 1, 2 | 25,4 | 28,0 | 25,0 |
| Strom | TJ | 1 | 1.408,8 | 1.472,9 | 1.497,0 |
| Strom | Mio kWh | 1 | 391,3 | 409,1 | 415,8 |
| Fernwärme | TJ | 1 | 745,9 | 740,1 | 901,3 |
| Fernwärme | Mio kWh | 1 | 207,2 | 205,6 | 250,4 |
| Fernkälte | TJ | 1 | 453,7 | 437,0 | 450,3 |
| Fernkälte | Mio kWh | 1 | 126,1 | 121,5 | 125,1 |

Fraport AG

| | | | | | |
|---------------------------------------|------------------------------|------|---------|---------|---------|
| Eingekaufte Energie | TJ | 1 | 2.248,4 | 2.305,1 | 2.483,1 |
| Eingekaufte Energie | TJ pro Mio Verkehrseinheiten | 1, 2 | 30,2 | 33,2 | 32,9 |
| Strom | TJ | 1 | 1.137,1 | 1.179,9 | 1.189,2 |
| Strom | Mio kWh | 1 | 315,9 | 327,8 | 330,3 |
| davon erneuerbare Energieträger | % | | 24 | 25 | 19 |
| davon nicht erneuerbare Energieträger | % | 3 | 76 | 75 | 81 |
| Fernwärme | TJ | 1 | 711,8 | 719,9 | 875,3 |
| Fernwärme | Mio kWh | 1 | 197,7 | 200,0 | 243,1 |
| Fernkälte | TJ | 1 | 399,5 | 405,3 | 418,6 |
| Fernkälte | Mio kWh | 1 | 111,1 | 112,7 | 116,3 |

1 Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

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

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

ENS Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------|---------|-----------|------|-------|-------|
| Fraport AG | | | | | |
| | Mio kWh | 1, 2 | 0 | 0,567 | 0,518 |

- 1 Basis ist das Jahr 2008, Effekte kumuliert ab dem Jahr 2008, soweit auch in den Folgejahren wirksam.
- 2 Ermittlung von Energie, die aus Gründen von verbesserten Verfahren, Austausch und Umrüstung von Anlagen und Ausrüstung sowie verändertem Mitarbeiterverhalten eingespart werden konnte. Abdeckung im Textteil Seite 35 „Klimaschutz“.

Aspekt: Wasser**EN8 Gesamtwasserentnahme**

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------|---------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Konzern | | | | | |
| Gesamtwasserentnahme | Mio m ³ | | 2,017 | 1,824 | 2,083 |
| Gesamtwasserentnahme | Liter pro Verkehrseinheit | 1 | 19,6 | 19,3 | 18,3 |
| Trinkwasser | Mio m ³ | 2 | 1,581 | 1,343 | 1,476 |
| Brauchwasser | Mio m ³ | 3 | 0,436 | 0,480 | 0,607 |
| Fraport AG | | | | | |
| Gesamtwasserentnahme | Mio m ³ | | 1,445 | 1,000 | 1,184 |
| Gesamtwasserentnahme | Liter pro Verkehrseinheit | 1 | 15,4 | 14,4 | 15,7 |
| Trinkwasser | Mio m ³ | 2 | 0,988 | 0,833 | 0,905 |
| Brauchwasser | Mio m ³ | 3 | 0,157 | 0,167 | 0,279 |

- 1 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 2 Aus der kommunalen Wasserversorgung.
- 3 Das Brauchwasser wird aus Oberflächenwasser, Regenwasser und Grundwasser aufbereitet. Eine Differenzierung ist bisher am Flughafen Frankfurt in Oberflächenwasser und Regenwasser möglich.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall**EN16 Treibhausgasemissionen**

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|--|-----------|-------|-------|-------|
| Konzern | | | | | |
| CO ₂ -Emissionen | 1.000 t CO ₂ | 1, 2 | 276,6 | 277,6 | 270,9 |
| direkte CO ₂ -Emissionen | 1.000 t CO ₂ | 1 | 44,4 | 39,4 | 43,3 |
| indirekte CO ₂ -Emissionen | 1.000 t CO ₂ | 2 | 232,2 | 238,2 | 227,6 |
| Klimaintensität der Verkehrsleistung | kg CO ₂ pro Verkehrseinheit | 1, 2, 3 | 2,69 | 2,94 | 2,38 |
| direkte CO ₂ -Emissionen | kg CO ₂ pro Verkehrseinheit | 1 | 0,43 | 0,42 | 0,38 |
| indirekte CO ₂ -Emissionen | kg CO ₂ pro Verkehrseinheit | 2 | 2,26 | 2,52 | 2,00 |
| kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) | 1.000 t CO ₂ | 4 | 133,2 | 133,2 | 137,8 |

- 1 Direkte Emissionen nach Scope 1 des GHG Protocol Standards: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propanogas.
- 2 Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol Standards: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).
- 3 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 4 RECS-Zertifikate (www.recs.org).

EN16 Treibhausgasemissionen (Fortsetzung)

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|--|-----------|-------|-------|-------|
| Fraport AG | | | | | |
| CO ₂ -Emissionen | 1.000 t CO ₂ | 1, 2 | 212,5 | 234,2 | 226,1 |
| direkte CO ₂ -Emissionen | 1.000 t CO ₂ | 1 | 34,4 | 33,9 | 38,5 |
| indirekte CO ₂ -Emissionen | 1.000 t CO ₂ | 2 | 178,1 | 200,3 | 187,7 |
| Klimaintensität der Verkehrsleistung | kg CO ₂ pro Verkehrseinheit | 1, 2, 3 | 2,86 | 3,37 | 3,00 |
| direkte CO ₂ -Emissionen | kg CO ₂ pro Verkehrseinheit | 1 | 0,46 | 0,49 | 0,51 |
| indirekte CO ₂ -Emissionen | kg CO ₂ pro Verkehrseinheit | 2 | 2,40 | 2,88 | 2,49 |
| kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) | 1.000 t CO ₂ | 4 | 133,2 | 133,2 | 137,8 |

- 1 Direkte Emissionen nach Scope 1 des GHG Protocol Standards: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propangas.
- 2 Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol Standards: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).
- 3 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 4 RECS-Zertifikate (www.recs.org).

EN17 Andere Treibhausgasemissionen

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|-------------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Fraport AG (Scope 3 nach GHG) | | | | | |
| Flugverkehr | 1.000 t CO ₂ | 1 | 902,3 | 863,5 | 895,8 |
| Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen | 1.000 t CO ₂ | 2 | 116,2 | 125,5 | 122,3 |
| Passagierverkehr (Originärpassagiere) | 1.000 t CO ₂ | 3 | 262,5 | 241,8 | 272,7 |
| Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG | 1.000 t CO ₂ | 4 | 1,00 | 0,90 | 0,97 |
| Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) | 1.000 t CO ₂ | 5 | 158,5 | 170,5 | 158,1 |
| Sonstige relevante Treibhausgasemissionen | t CO ₂ -Äquivalent | 6 | <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 Arbeitstätte.
- 3 An- und Abreise der Passagiere, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr.
- 4 Beinhaltet Pkw, Bahn und Flug.
- 5 Strom, Wärme, Kälte, Kraftstoffe.
- 6 Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftimmissionen

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------------------------|-------------------|-----------|------|------|------|
| Fraport AG | | | | | |
| NO ₂ | µg/m ³ | 1, 2 | 49 | 45 | 44 |
| SO ₂ | µg/m ³ | 1, 2 | 5 | 5 | 4 |
| Feinstaub, PM 10 | µg/m ³ | 1, 2 | 21 | 22 | 26 |
| Benzol | µg/m ³ | 1, 2, 3 | 0,9 | 1,0 | 0,8 |
| am Flughafen in Lima | | | | | |
| NO ₂ | µg/m ³ | 4 | – | 6,8 | 10,5 |
| SO ₂ | µg/m ³ | 4 | – | 8,6 | 4,2 |
| Feinstaub, PM 10 | µg/m ³ | 4 | 52,5 | 44,6 | 49,7 |

- 1 Jahresmittel der Messwerte an der Station SOMMI1. 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 % und 30 %.
- 2 Werte aus dem Jahr 2010 sind vorläufig.
- 3 Wert aus dem Jahr 2009 wegen zu geringer Datenbasis nur zur Orientierung.
- 4 Jahresmittelwerte am Flughafen Lima. Diese Werte stellen eine Summe von unterschiedlichen Emittenten dar und beinhalten neben den Emissionen des Flughafens auch die von Dritten (Kfz-Verkehr, Industrie- und Gewerbe, Hausbrand).

| EN21 Abwassereinleitung | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------------------|---------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Konzern | | | | | |
| Schmutzwasser | Mio m ³ | | 2,208 | 2,025 | 2,322 |
| Schmutzwasser | Liter pro Verkehrseinheit | 1 | 21,5 | 21,4 | 20,4 |
| Fraport AG | | | | | |
| Schmutzwasser | Mio m ³ | 2, 3 | 1,548 | 1,351 | 1,590 |
| Schmutzwasser | Liter pro Verkehrseinheit | 1, 3 | 20,8 | 19,4 | 21,1 |

- 1 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 2 Schmutzwasser wird in der vollbiologischen Kläranlage der Fraport AG (12 %) und den vollbiologischen kommunalen Kläranlagen in Frankfurt-Niederrad (75 %) und Frankfurt-Sindlingen (13 %) behandelt.
- 3 Schmutzwasser der Fraport AG und von 580 weiteren Unternehmen am Flughafen Frankfurt.

| EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|---------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Konzern | | | | | |
| Abfallaufkommen | 1.000 t | 1, 2 | 32,62 | 33,91 | 36,09 |
| Abfallaufkommen | kg pro Verkehrseinheit | 2, 3 | 0,32 | 0,36 | 0,32 |
| gefährliche Abfälle | 1.000 t | 2 | 2,19 | 1,37 | 1,78 |
| nicht gefährliche Abfälle | 1.000 t | 2 | 30,42 | 32,54 | 34,31 |
| Recycling | in % des Abfallaufkommens | | 66,9 | 62,5 | 63,9 |
| Fraport AG | | | | | |
| Abfallaufkommen | 1.000 t | 2 | 24,11 | 22,27 | 23,54 |
| Abfallaufkommen | kg pro Verkehrseinheit | 2, 3 | 0,23 | 0,24 | 0,21 |
| gefährliche Abfälle | 1.000 t | 2 | 1,97 | 1,24 | 1,78 |
| nicht gefährliche Abfälle | 1.000 t | 2 | 22,15 | 21,02 | 21,76 |
| Verwertung gesamt | 1.000 t | 2, 4 | 20,02 | 19,04 | 19,83 |
| Recycling-Quote gesamt | in % des Abfallaufkommens | 2 | 83,0 | 85,5 | 84,3 |

- 1 64 % werden verwertet, detaillierte Entsorgungsmethoden sind zurzeit nicht an allen Konzern-Flughäfen darstellbar.
- 2 Inklusive Übernahme von Dritten, ohne Boden und Bauschutt.
- 3 Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.
- 4 Nach Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, Anhang II B R 01, R 03, R 04, R 05, R 07, R 09, R 12, R 13 sowie freiwillige Rücknahmen (für Batterien, Lösemittel, Kaltreiniger, Kältemittel).

| EN23 Wesentliche Freisetzungen | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Fraport AG | | | | | |
| Freisetzungen wassergefährdender Stoffe | | 1 | | | |
| Anzahl der Freisetzungen | Anzahl | | 566 | 483 | 482 |
| Volumen der Freisetzungen | m ³ | | 11,00 | 11,60 | 10,33 |
| Häufigkeit der Freisetzungen | Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen | | 1,17 | 1,04 | 1,04 |
| Auswirkungen | | 2 | keine | keine | keine |

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

Aspekt: Transport

EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-------------|-----------|------|------|------|
| Konzern | | | | | |
| Mitarbeiterverkehr | | | | | |
| Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr | Anteil in % | 1 | 37,4 | 33,0 | 33,0 |
| Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft | Anteil in % | 1 | 15,1 | 16,6 | 17,3 |
| Passagierverkehr | | | | | |
| An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr | Anteil in % | 1 | 39,8 | 53,7 | 56,3 |
| Fraport AG | | | | | |
| Mitarbeiterverkehr | | 2 | | | |
| Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr | Anteil in % | 1 | 42,9 | 31,2 | 31,0 |
| Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft | Anteil in % | 1 | 11,0 | 14,3 | 15,5 |
| Passagierverkehr Flughafen Frankfurt | | 2 | | | |
| An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr | Anteil in % | 1 | 36,4 | 37,4 | 39,2 |

1 Die Werte basieren auf einer Umfrage.

2 Die wesentlichen Umweltwirkungen sind unter EN17 dargestellt.

Personal

Sämtliche Angaben beziehen sich auf Jahresendstände zum 31. Dezember.
Im Jahresdurchschnitt (nach IFRS) beschäftigte der Fraport-Konzern im Jahr 2010 19.792 Mitarbeiter (Stammbeschäftigte u. Aushilfen).

Aspekt: Beschäftigung

| LA1 Gesamtbelegschaft | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------------------|--|-----------|--------|--------|--------|
| Konzern | | | | | |
| Beschäftigte | Anzahl Personen | 1, 2 | – | 20.488 | 21.124 |
| Stammbeschäftigte | Anzahl Personen | 2, 3 | – | 18.552 | 18.905 |
| Auszubildende | Anzahl Personen | 2 | – | 321 | 336 |
| Aushilfen | Anzahl Personen | 2, 4 | – | 820 | 1.052 |
| Freigestellte | Anzahl Personen | 2 | – | 795 | 832 |
| Aviation | nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel) | 6 | 6.674 | 6.337 | 6.074 |
| Ground Handling | nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel) | 6 | 8.443 | 8.254 | 8.564 |
| Retail & Real Estate | nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel) | 6 | 594 | 603 | 606 |
| External Activities & Services | nach IFRS (Stammbeschäftigte u. Aushilfen im Jahresmittel) | 6 | 7.368 | 4.776 | 4.548 |
| Regionale Verteilung | | | | | |
| Europa | in % der Beschäftigten | | 95,0 | 95,7 | 94,9 |
| Deutschland | in % der Beschäftigten | | 90,4 | 91,2 | 90,2 |
| Restliches Europa | in % der Beschäftigten | | 4,6 | 4,5 | 4,7 |
| Asien | in % der Beschäftigten | | 2,8 | 1,9 | 2,2 |
| Amerika | in % der Beschäftigten | | 2,2 | 2,4 | 2,8 |
| Teilzeitanstellung | in % der Beschäftigten | 2, 5 | – | 14,0 | 11,1 |
| Befristete Arbeitsverträge | in % der Beschäftigten | 2 | – | 12,4 | 17,5 |
| Fraport AG | | | | | |
| Beschäftigte | Anzahl Personen | 1 | 12.363 | 12.083 | 11.967 |
| Stammbeschäftigte | Anzahl Personen | 3 | 10.722 | 10.519 | 10.446 |
| Auszubildende | Anzahl Personen | | 329 | 316 | 331 |
| Aushilfen | Anzahl Personen | 4 | 750 | 681 | 618 |
| Freigestellte | Anzahl Personen | | 562 | 567 | 572 |
| Aviation | Anzahl Personen | | 3.378 | 3.313 | 3.285 |
| Ground Handling | Anzahl Personen | | 6.604 | 6.389 | 6.259 |
| Retail & Real Estate | Anzahl Personen | | 644 | 652 | 650 |
| External Activities & Services | Anzahl Personen | | 1.737 | 1.729 | 1.772 |
| Teilzeitanstellung | in % der Beschäftigten | 5 | 13,3 | 16,2 | 15,5 |
| Befristete Arbeitsverträge | in % der Beschäftigten | 2 | – | 9,9 | 9,2 |

- 1 Beschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen (siehe 4) + Auszubildende + freigestellte Mitarbeiter.
- 2 Erhebung erst ab 2009.
- 3 Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (siehe 4), Freigestellten und Auszubildenden.
- 4 Aushilfen = Schüler, Studenten, Praktikanten, Diplomanden, geringfügig Beschäftigte und Trainees.
- 5 Inklusiv Altersteilzeit.
- 6 Anpassung der Berichtsdaten 2009 an Umstrukturierungsmaßnahmen.

LA2 Mitarbeiterfluktuation

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------------------------|---|-----------|------|-------|-------|
| Konzern | | | | | |
| Mitarbeiterfluktuation gesamt | Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten | 1 | – | 1.945 | 1.877 |
| | in % der Stammbeschäftigten | 1, 2 | – | 10,5 | 9,9 |
| Austrittsgründe | | 1 | | | |
| Arbeitnehmerkündigung | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 846 | 627 |
| Arbeitgeberkündigung | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 283 | 365 |
| Ende der Berufstätigkeit (Rente) | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 68 | 53 |
| Andere Gründe | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | 3 | – | 748 | 832 |
| Austritte nach Geschlecht | | 1 | | | |
| Männer | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 1.373 | 1.442 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 70,6 | 76,8 |
| Frauen | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 572 | 435 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 29,4 | 23,2 |
| Austritte nach Alter | | 1 | | | |
| Altersgruppe bis 30 Jahre | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 1.023 | 900 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 52,6 | 47,9 |
| Altersgruppe 31 – 50 Jahre | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 724 | 792 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 37,2 | 42,2 |
| Altersgruppe über 50 Jahre | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 198 | 185 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 10,2 | 9,9 |
| Fraport AG | | | | | |
| Mitarbeiterfluktuation gesamt | Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten | | 263 | 209 | 196 |
| | in % der Stammbeschäftigten | 2 | 2,5 | 2,0 | 1,9 |
| Austrittsgründe | | | | | |
| Arbeitnehmerkündigung | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | 91 | 49 | 33 |
| Arbeitgeberkündigung | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | 11 | 8 | 15 |
| Ende der Berufstätigkeit (Rente) | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | 41 | 32 | 27 |
| Andere Gründe | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | 1, 3 | – | 120 | 121 |
| Austritte nach Geschlecht | | 1 | | | |
| Männer | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 168 | 165 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 80,4 | 84,2 |
| Frauen | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 41 | 31 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 19,6 | 15,8 |
| Austritte nach Alter | | 1 | | | |
| Altersgruppe bis 30 Jahre | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 41 | 57 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 19,6 | 29,1 |
| Altersgruppe 31 – 50 Jahre | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 99 | 76 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 47,4 | 38,8 |
| Altersgruppe über 50 Jahre | Anzahl unter den Stammbeschäftigten | | – | 69 | 63 |
| | in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten | | – | 33,0 | 32,1 |

1 Erhebung erst ab 2009.

2 Geänderte Berechnungsformel gegenüber Bericht 2009.

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

Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis

| LA4 Anteil Mitarbeiter mit Tarifverträgen | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|------------------------|-----------|------|------|------|
| Konzern | | | | | |
| Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung | in % der Beschäftigten | 1, 2 | – | 95 | 95 |
| Fraport AG | | | | | |
| Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung | in % der Beschäftigten | | 100 | 100 | 100 |

1 Erhebung erst ab 2009.

2 Wert 2009 angepasst.

Aspekt: Arbeitsschutz

| LA6 Anteil Mitarbeiter in Arbeitsschutzausschüssen | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|------------------------|-----------|------|------|------|
| Konzern | | | | | |
| In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter | in % der Beschäftigten | 1 | – | 100 | 100 |
| Fraport AG | | | | | |
| In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter | in % der Beschäftigten | | 100 | 100 | 100 |

1 Erhebung erst ab 2009.

| LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|-----------|------|-------|--------|
| Konzern | | | | | |
| Unfälle | Anzahl | 2 | – | 1.362 | 1.602 |
| 1.000-Mann-Quote | Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter | 2, 3, 4 | – | 24,11 | 31,7 |
| mit Todesfolge | Anzahl | | – | 0 | 0 |
| meldepflichtig | Anzahl | 3 | – | 513 | 669 |
| Ausfalltage | Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage | 3, 5 | – | 7.543 | 11.826 |
| Krankenquote | Abwesenheit in % | 6 | – | 4,21 | 6,33 |
| krankheitsbedingt | Abwesenheit in % | 6 | – | 4,13 | 6,09 |
| arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) | Abwesenheit in % | 6 | – | 0,08 | 0,24 |
| Berufskrankheiten | Anzahl anerkannte Fälle | | – | 4 | 1 |

1 Erhebung erst ab 2009.

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

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

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

5 Ausfalltage = geplante Arbeitstage.

6 Bezogen auf die Sollarbeitsstunden.

LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten (Fortsetzung)

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|-----------|-------|-------|-------|
| Fraport AG | | | | | |
| Unfälle | Anzahl | 2 | 846 | 723 | 863 |
| 1.000-Mann-Quote | Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter | 2, 3, 4 | 26,67 | 24,78 | 30,16 |
| mit Todesfolge | Anzahl | | 0 | 0 | 0 |
| meldepflichtig | Anzahl | 3 | 330 | 301 | 361 |
| Ausfalltage | Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage | 3, 5 | 5.634 | 4.991 | 7.960 |
| Krankenquote | Abwesenheit in % | 6 | 5,49 | 6,23 | 6,49 |
| krankheitsbedingt | Abwesenheit in % | 6 | 5,28 | 6,05 | 6,19 |
| arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) | Abwesenheit in % | 6 | 0,21 | 0,18 | 0,30 |
| Berufskrankheiten | Anzahl anerkannte Fälle | | 0 | 0 | 1 |

- 1 Erhebung erst ab 2009.
- 2 Bagatellverletzungen (Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen) sind nicht enthalten.
- 3 Meldepflichtig = als meldepflichtig gilt ein Arbeitsunfall mit mehr als drei Ausfalltagen.
- 4 Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand. Der durchschnittliche Personalbestand ergibt sich aus den addierten monatlichen Gesamtbeschäftigten, dividiert durch die Anzahl der Monate.
- 5 Ausfalltage = geplante Arbeitstage.
- 6 Bezogen auf die Sollarbeitsstunden.

Aspekt: Aus- und Weiterbildung

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Mitarbeiter

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|---------------------------|-----------|------|------|------|
| Konzern | | | | | |
| Auszubildende | Anzahl Personen | 1 | – | 321 | 336 |
| Praktikanten/Studenten/Diplomanden/Trainees/Schüleraushilfen | Anzahl Personen | | – | 710 | 723 |
| Weiterbildung | Tage je Stammbeschäftigte | 2, 3 | – | 4,09 | 4,36 |
| Fraport AG | | | | | |
| Auszubildende | Anzahl Personen | | 329 | 316 | 331 |
| Männer | in % der Auszubildenden | | 70,2 | 72,5 | 73,4 |
| Frauen | in % der Auszubildenden | | 29,8 | 27,5 | 26,6 |
| Praktikanten/Studenten/Diplomanden/Trainees/Schüleraushilfen | Anzahl Personen | | 738 | 679 | 616 |
| Weiterbildung | Tage je Stammbeschäftigte | 2, 3 | 2,90 | 2,90 | 2,70 |

- 1 Erhebung erst ab 2009.
- 2 Ohne Auszubildende.
- 3 7 h = 1 Tag.

LA12 Anteil Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

| | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|-------------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Konzern | | | | | |
| Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung | Anzahl der Stammbeschäftigten | 1 | – | – | 11.701 |
| | in % der Stammbeschäftigten | 1 | – | – | 61,9 |
| Fraport AG | | | | | |
| Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung | Anzahl der Stammbeschäftigten | | 10.722 | 10.519 | 10.446 |
| | in % der Stammbeschäftigten | | 100 | 100 | 100 |

- 1 Erhebung erst ab 2010.

Aspekt: Vielfalt und Chancengleichheit

LA13 Zusammensetzung Beschäftigte

| Diversity | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------|--------------------------------------|-----------|-------|--------|--------|
| Konzern | | 1 | | | |
| Durchschnittsalter | Jahre | | – | 40,5 | 40,2 |
| bis 30 Jahre | Anzahl Personen | | – | 3.899 | 4.622 |
| | in % der Beschäftigten | | – | 20,9 | 21,9 |
| 31 – 50 Jahre | Anzahl Personen | | – | 11.280 | 12.640 |
| | in % der Beschäftigten | | – | 60,4 | 59,8 |
| über 50 Jahre | Anzahl Personen | | – | 3.500 | 3.863 |
| | in % der Beschäftigten | | – | 18,7 | 18,3 |
| Fraport AG | | | | | |
| Durchschnittsalter | Jahre | | 42,3 | 42,8 | 42,7 |
| bis 30 Jahre | Anzahl Personen | | 1.965 | 1.819 | 1.774 |
| | in % der Beschäftigten | | 15,9 | 15,1 | 14,8 |
| 31 – 50 Jahre | Anzahl Personen | | 7.827 | 7.588 | 7.386 |
| | in % der Beschäftigten | | 63,3 | 62,8 | 61,7 |
| über 50 Jahre | Anzahl Personen | | 2.571 | 2.676 | 2.807 |
| | in % der Beschäftigten | | 20,8 | 22,1 | 23,5 |
| Konzern | | 1, 2 | | | |
| Ausländische Beschäftigte | Anzahl | | – | 3.826 | 4.097 |
| | in % der Beschäftigten | | – | 20,5 | 21,5 |
| Fraport AG | | | | | |
| Ausländische Beschäftigte | Anzahl | | 2.043 | 1.983 | 1.914 |
| | in % der Beschäftigten | | 16,5 | 16,4 | 16,0 |
| Konzern | | 1 | | | |
| Schwerbehinderte | Anzahl | 3 | – | 1.297 | 1.392 |
| | in % der anrechenbaren Arbeitsplätze | 4 | – | 6,6 | 7,1 |
| Fraport AG | | | | | |
| Schwerbehinderte | Anzahl | 3 | 1.063 | 1.127 | 1.192 |
| | in % der anrechenbaren Arbeitsplätze | 4 | 9,3 | 10,0 | 10,7 |

1 Erhebung erst ab 2009.

2 In Deutschland.

3 Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

4 Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte – Schüler – Studenten – Auszubildende.

| Diversity (Fortsetzung) | Einheit | Anmerkung | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------------------------|---|-----------|------|------|------|
| Konzern | | | | | |
| Gender | | | | | |
| Frauen | in % der Beschäftigten | 1 | – | 23,0 | 23,2 |
| Männer | in % der Beschäftigten | 1 | – | 77,0 | 76,8 |
| Frauen in Führungspositionen | | | | | |
| Frauen in Führungspositionen | in % der Führungskräfte | 1, 2 | – | 25,8 | 28,7 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 1 | in % der Führungskräfte Ebene 1 | 2, 3 | – | – | 20,0 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 2 | in % der Führungskräfte Ebene 2 | 2, 3 | – | – | 21,2 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 3 | in % der Führungskräfte Ebene 3 | 2, 3 | – | – | 29,8 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 4 | in % der Führungskräfte Ebene 4 | 2, 3 | – | – | 24,3 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 5 | in % der Führungskräfte Ebene 5 | 2, 3 | – | – | 37,4 |
| Fraport AG | | | | | |
| Gender | | | | | |
| Frauen | in % der Beschäftigten | | 18,8 | 18,7 | 18,8 |
| Männer | in % der Beschäftigten | | 81,2 | 81,3 | 81,2 |
| Frauen in Führungspositionen | | | | | |
| Frauen in Führungspositionen | in % der Führungskräfte | 2 | 17,8 | 17,6 | 20,5 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 1 | in % der Führungskräfte Ebene 1 | 1, 2 | – | 0,0 | 20,0 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 2 | in % der Führungskräfte Ebene 2 | 1, 2 | – | 16,1 | 13,3 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 3 | in % der Führungskräfte Ebene 3 | 1, 2 | – | 18,1 | 24,2 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 4 | in % der Führungskräfte Ebene 4 | 1, 2 | – | 18,7 | 19,4 |
| Frauen in Führungspositionen Ebene 5 | in % der Führungskräfte Ebene 5 | 1, 2 | – | 14,8 | 14,3 |
| Personen in leitenden Organen | | | | | |
| Personen in leitenden Organen | Anzahl Personen in leitenden Organen (gesamt) | 3, 4, 5 | – | – | 24 |
| davon Frauen | in % der Personen in leitenden Organen | 3, 4 | – | – | 12,5 |
| bis 30 Jahre | in % der Personen in leitenden Organen | 3, 4 | – | – | 0,0 |
| 31–50 Jahre | in % der Personen in leitenden Organen | 3, 4 | – | – | 25,0 |
| über 50 Jahre | in % der Personen in leitenden Organen | 3, 4 | – | – | 75,0 |

1 Erhebung erst ab 2009.

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

3 Erhebung erst ab 2010.

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

GRI-Inhaltsverzeichnis und UN Global Compact Fortschrittsmitteilung

Fraport erfüllt mit dem vorliegenden Bericht 2010 in vollem Umfang den Berichtsrahmen der aktuellen Leitlinien (G3) der Global Reporting Initiative (GRI). Die GRI hat dies geprüft und die höchste Anwendungsebene („Application Level A“) bestätigt (vgl. S. 69).

Das nachfolgende GRI-Inhaltsverzeichnis zeigt, in welchem Umfang und an welcher Stelle im Nachhaltigkeitsbericht die Kriterien der GRI erfüllt werden. Darüber hinaus verweisen wir auch auf den online verfügbaren, umfänglichen Anhang zu diesem Bericht und den Geschäftsbericht 2010.

- 68 Anhang
- 69 Geschäftsbericht 2010

Der Anhang enthält ergänzende Erklärungen und Informationen zu diesem Nachhaltigkeitsbericht.

Der vorliegende Bericht gilt auch als Fortschrittsbericht der Fraport im Rahmen des UN Global Compact. Die folgende Tabelle enthält eine Spalte „GC“ mit der Angabe, wo Informationen mit Bezug auf die zehn Prinzipien des UN Global Compact zu finden sind.

Legende

| | |
|---------|---|
| schwarz | = GRI Kern-Indikator |
| grau | = GRI Zusatz-Indikator |
| Anhang | = Verweis auf den online verfügbaren Anhang |
| (GB) | = Verweis auf Geschäftsbericht 2010 |
| GC | = Global Compact Prinzip |
| ✓ | = Indikator vollständig abgedeckt |
| (✓) | = Indikator teilweise abgedeckt |
| – | = noch keine Information verfügbar |
| n.r. | = nicht relevant für Fraport |

| GRI-Indikatoren | GC | Verweis | Status | |
|---|------|---|--|---|
| Profil | | | | |
| 1 Strategie und Analyse | | | | |
| 1.1 | | Vision und Strategie/Vorwort des Vorstands | 2–3, 7–11, (54ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 1.2 | | Beschreibung der Auswirkungen, Risiken und Chancen | 2–3, 7–11, 37, 38, 42, (38ff), (71ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2 Organisationsprofil | | | | |
| 2.1 | | Name der Organisation | Profil, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.2 | | Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen | Profil, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.3 | | Organisationsstruktur | 12, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.4 | | Hauptsitz der Organisation | Profil, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.5 | | Länder der Geschäftstätigkeit | Profil, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.6 | | Eigentümerstruktur | 16, (66ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.7 | | Märkte | Profil, 50–51, (94ff), (169ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.8 | | Größe der Organisation | Profil, 50, 58, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.9 | | Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse | (54ff), (96ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 2.10 | | Auszeichnungen | Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3 Berichtsparameter | | | | |
| 3.1 | | Berichtszeitraum | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.2 | | Veröffentlichung des letzten Berichts | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.3 | | Berichtszyklus | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.4 | | Ansprechpartner für Fragen zum Bericht/Inhalt | Kontakt, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.5 | | Definition Berichtsinhalte und Stakeholder | 6–7, 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.6 | | Berichtsgrenze | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.7 | | Beschränkungen des Berichtsumfangs | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.8 | | Joint Ventures, Töchter, Outsourcing | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.9 | | Datenerfassung | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.10 | | Neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten | Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.11 | | Veränderungen gegenüber Vorjahren | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.12 | | GRI Content Index | 64–69, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 3.13 | | Externe Prüfung des Berichts | 49, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4 Governance, Verpflichtungen und Engagement | | | | |
| 4.1 | | Führungsstruktur der Organisation | 12–13, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.2 | | Angabe ob der Vorsitzende des höchsten Leitungsorgans gleichzeitig Geschäftsführer ist | Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.3 | | Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans | 12, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.4 | | Mechanismus für Empfehlungen von Aktionären und Mitarbeitern an höchstes Leitungsorgan | 12, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.5 | | Zusammenhang zwischen Bezahlung der Führungsgremien und Leistung der Organisation | 12, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.6 | | Mechanismen des höchsten Leitungsorgans zur Vermeidung von Interessenskonflikten | 12, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.7 | | Qualifikation der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen | 12, (38ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.8 | 1–10 | Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien | 12–13, 29, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.9 | 1–10 | Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung | 12–13, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.10 | 1–10 | Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans | 12, (38ff), Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.11 | 7 | Vorsorgeprinzip | 13, 24–25, 32–33, Anhang „Profil“ | ✓ |

| GRI-Indikatoren | GC | Verweis | Status |
|--|--------|----------------------------------|--------|
| 4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien | 1 – 10 | 12 – 13, 29, 35, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.13 Mitgliedschaften | | 16 – 17, 35, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.14 Stakeholder-Gruppen | | 6, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.15 Auswahl der Stakeholder | | 6, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.16 Einbeziehung von Stakeholdern | | 6, 42, Anhang „Profil“ | ✓ |
| 4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern | | 6 – 11, Anhang „Profil“ | ✓ |

Ökonomische Leistungsindikatoren

| Managementansatz | | | |
|---|----------------|---|---|
| | 1, 4, 6 – 9 | 16 – 17, (54ff), (71ff), 45 – 47, Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert | | 45, 50 – 51, Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels | 7 – 9 | Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen | | 27, 51, Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand | | 16, 51, Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn | 1, 6 | Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern | 6 | 12, Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC7 Standortbezogene Personalauswahl | 6 | Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC8 Investitionen in die Infrastruktur und Dienstleistungen, die vorrangig im öffentlichen Interesse erfolgen | | 45 – 48, Anhang „Finanzen“ | ✓ |
| EC9 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen | | Anhang „Finanzen“ | ✓ |

Ökologische Leistungsindikatoren

| Managementansatz | | | |
|---|-------|---|------|
| | 7 – 9 | 7 – 11, 35 – 41, 42 – 44, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN1 Eingesetzte Materialien | 7 – 9 | 52, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN2 Recyclingmaterial | 7 – 9 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN3 Direkter Energieverbrauch | 8 – 9 | 52 – 53, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN4 Indirekter Energieverbrauch | 8 – 9 | 53, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN5 Energieeinsparung | 8 – 9 | 35 – 37, 54, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz | 7 – 9 | 35 – 37, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs | 7 – 9 | 38, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN8 Gesamtwasserentnahme | 8 | 40, 54, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs | 8 | Anhang „Umwelt“ | n.r. |
| EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser | 8 – 9 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN11 Grundstücke in oder an der Grenze zu Schutzgebieten | 8 | 39, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität | 8 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume | 8 | 39, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität | 8 | 39, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN15 Gefährdete Arten | 8 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN16 Treibhausgasemissionen | 8 | 35 – 37, 54 – 55, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN17 Andere Treibhausgasemissionen | 8 | 38, 55, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen | 7 – 9 | 10, 35 – 38, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe | 8 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |

| GRI-Indikatoren | GC | Verweis | Status |
|--|-----|--------------------------------------|--------|
| EN20 NO ₂ , SO ₂ und andere Luftemissionen | 8 | 38, 55, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN21 Abwassereinleitung | 8 | 40, 56, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode | 8 | 40, 56, Anhang „Umwelt“ | (✓) |
| EN23 Wesentliche Freisetzung | 8 | 56, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention | 8 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN25 Auswirkungen von Abwassereinleitungen auf die Biodiversität | | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen | 7–9 | 10–11, 35–39, 41–44, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN27 Verpackungsmaterial | 8–9 | Anhang „Umwelt“ | n.r. |
| EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen | 8 | Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr | 8 | 38, 57, Anhang „Umwelt“ | ✓ |
| EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen | 7–9 | Anhang „Umwelt“ | – |

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

| Managementansatz | | | |
|--|------|---------------------------------|-----|
| | 1–6 | 26–33, Anhang „Personal“ | |
| LA1 Gesamtbelegschaft | | 58, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA2 Mitarbeiterfluktuation | 6 | 32, 59, Anhang „Personal“ | (✓) |
| LA3 Leistungen für Vollzeitbeschäftigte | 6 | 27, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA4 Mitarbeiter mit Tarifverträgen | 1, 3 | 27, 60, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen | 3 | 27–28, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA6 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter | 1 | 60, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten | 1 | 32–33, 60–61, Anhang „Personal“ | (✓) |
| LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten | 1 | 33, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften | 1, 3 | Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Mitarbeiter | 1 | 28–29, 61, Anhang „Personal“ | (✓) |
| LA11 Programme für lebenslanges Lernen, Wissensmanagement | 1 | 29, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA12 Anteil Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung | | 27, 61, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA13 Zusammensetzung Beschäftigte | 1, 6 | 29–31, 62–63, Anhang „Personal“ | ✓ |
| LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen | 1, 6 | 29–31, Anhang „Personal“ | ✓ |

Menschenrechte

| Managementansatz | | | |
|--|---------|---|------|
| | 1–6 | 2–3, 12, 27–29, Anhang „Menschenrechte“ | |
| HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln | 1–6 | 12, Anhang „Menschenrechte“ | ✓ |
| HR2 Prüfung der Zulieferer zu Menschenrechtsaspekten | 1–6 | 12, 45, Anhang „Menschenrechte“ | (✓) |
| HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten | 1–6 | Anhang „Menschenrechte“ | (✓) |
| HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen | 1, 2, 6 | 29–30, Anhang „Menschenrechte“ | ✓ |
| HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen | 1–3 | 2–3, 12, 27, Anhang „Menschenrechte“ | ✓ |
| HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit | 1, 2, 5 | 2–3, 12, 27, Anhang „Menschenrechte“ | ✓ |
| HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit | 1, 2, 4 | 2–3, 12, 27, Anhang „Menschenrechte“ | ✓ |
| HR8 Schulung des Sicherheitspersonals | 1, 2 | Anhang „Menschenrechte“ | ✓ |
| HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern | 1, 2 | Anhang „Menschenrechte“ | n.r. |

| GRI-Indikatoren | GC | Verweis | Status |
|--|------|--|--------|
| Gesellschaft | | | |
| Managementansatz | 10 | 3, 12–13, 42–47, Anhang „Gesellschaft“ | |
| SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen | | 42–45, Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen | 10 | Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter | 10 | 13, Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO4 Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen | 10 | 13, Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO5 Politische Positionen und Lobbying | 1–10 | 6, Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO6 Zuwendungen an Parteien oder Politiker | 10 | Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO7 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten | | Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |
| SO8 Wesentliche Bußgelder wegen Verstößes gegen Rechtsvorschriften | | Anhang „Gesellschaft“ | ✓ |

Produktverantwortung

| | | | |
|--|-----|---|---|
| Managementansatz | 7–9 | 6–11, 21–25, Anhang „Produktverantwortung“ | |
| PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus | 7–9 | 7–10, 24–25, 42–44, Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards | 7 | Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte | | 12–13, 24–25, Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten | | Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR5 Kundenzufriedenheit | | 21–25, Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR6 Standards in Bezug auf Werbung | | Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften | | Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten | | Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |
| PR9 Sanktionen wegen Produkt- und Dienstleistungsaufgaben | | Anhang „Produktverantwortung“ | ✓ |



Statement GRI Application Level Check

GRI bestätigt hiermit, dass **Fraport** ihren Bericht „Nachhaltig verbinden - Bericht 2010“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene A erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3 Richtlinien in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3 Richtlinien aufzeigt.

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

13. April 2011, Amsterdam

Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



*Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI Richtlinien legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können.
www.globalreporting.org*

Disclaimer: *Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 24. März 2011. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.*

Glossar

ACI Airports Council International (Weltflughafen-Verband) wurde 1991 gegründet und ist die internationale Vereinigung der Flughafen-Betreiber mit Sitz in Genf. Mitglied des ACI sind weltweit mehr als 1.600 Flughäfen – darunter 400 Flughäfen im Rahmen des ACI Europe.

AlRail Check-in Der Flughafen Frankfurt bietet für Fluggäste, die mit dem Zug am Fernbahnhof ankommen, die Möglichkeit des Check-in am AlRail Terminal. Dort haben Reisende die Möglichkeit, ihr Gepäck für den Weiterflug aufzugeben. Bei der Rückreise steht das Gepäck ebenfalls an dieser Stelle zur Abholung bereit.

APU Auxiliary Power Unit (Hilfstriebwerk), bordeigenes Stromaggregat eines Flugzeugs

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

BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Compliance Das „Einhalten“ von Gesetzen, Verordnungen oder Regeln. Das Verständnis von Compliance in der Unternehmenspraxis (Corporate Compliance) steht also für den Versuch, die Haftungsrisiken für das Unternehmen und dessen Leitungsorgane durch geeignete organisatorische Maßnahmen zu minimieren.

Corporate Governance Verantwortungsbewusste und auf langfristige und nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Führung und Kontrolle von Unternehmen

DAX Deutscher Aktienindex, der die Entwicklung der 30 größten und umsatzstärksten, an der Frankfurter Wertpapierbörse gelisteten Unternehmen abbildet.

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

DGNB Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen. Verfolgt die Aufgabe, Wege und Lösungen für nachhaltiges Bauen, Nutzen und Plänen von Bauwerken zu entwickeln und zu fördern.

DIN EN ISO 14001 siehe ISO 14001

Diversity Vielfalt innerhalb der Beschäftigten eines Unternehmens in Bezug auf Geschlecht, Herkunft, Nationalität, Alter, Religionszugehörigkeit und körperliche Einschränkung

DJSI Dow Jones Sustainability Indexes. In diesem wichtigen Index für Nachhaltigkeit sind ausschließlich Unternehmen gelistet, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind.

EBIT Earnings before Interests and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBITDA Earnings before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EMAS Kurzbezeichnung für „Eco Management and Audit Scheme“, ein von der Europäischen Union entwickeltes System für das freiwillige Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung. Es handelt sich um ein Instrument für Unternehmen und Organisationen, die ihre Umweltauswirkungen kontinuierlich verringern wollen.

EMAS-VO EMAS-Verordnung

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

EnEV Die Energieeinsparverordnung ist Teil des deutschen Baurechts und schreibt Bauherren Standards zu energiesparendem Wärmeschutz und energiesparender Anlagentechnik bei Gebäuden vor. Die letzte Änderung trat am 1. Oktober 2009 in Kraft.

ETS Emission Trading Scheme (Emissionshandelssystem). Ein Instrument der Europäischen Union (EU), das dazu beitragen soll, kostenwirksam und wirtschaftlich effizient den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU zu reduzieren.

FAZ Frankfurter Allgemeine Zeitung

„Fitness@Fraport“ Projekt zur Steigerung der Effizienz und Projektgeschwindigkeit in der Fraport AG

Flughafen-Entgelte Eine zugunsten des Flughafen-Betreibers erhobene und von den Fluggesellschaften gezahlte, behördlich geregelte Abgabe für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die ausschließlich vom Flughafen-Betreiber bereitgestellt werden.

Fotovoltaik Direkte Umwandlung von Strahlungsenergie, vornehmlich Sonnenenergie, in elektrische Energie. Fotovoltaik wird zur Stromerzeugung eingesetzt und findet Anwendung auf Dachflächen, bei Parkscheinautomaten, in Taschenrechnern, an Schallschutzwänden oder auf Freiflächen.

FTSE4Good Einer der bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes, der 2001 von der „Financial Times“ und der Londoner Börse eingeführt wurde. In diesem Index sind Unternehmen vertreten, die auf den Feldern Menschenrechte, Sozialstandards und Umweltschutz überdurchschnittliches leisten und sich kontinuierlich in ihren Leistungen verbessern.

Geothermie Nutzung von Erdwärme

GRI Global Reporting Initiative, die Richtlinien für die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten entwickelt.

Hub Hub bedeutet wörtlich „Nabe“ – ein Flughafen, der Luftfernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert und als Verkehrsdrehscheibe fungiert.

ICAO Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal. Die ICAO hat sich zum Ziel gesetzt, eine sichere und nachhaltige Entwicklung der zivilen Luftfahrt zu gewährleisten.

ILS Instrument Landing System, Leitstrahl-Landesystem, das Blindlandeanflüge ermöglicht.

IMEPlus Integriertes Managemententwicklungsprogramm des Fraport-Konzerns

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

Intermodalität Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

ISO 9001 legt Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem fest, das für interne Anwendungen durch Organisationen oder für Zertifizierungs- oder Vertragszwecke verwendet werden können. ISO 9001 ist auf die Wirksamkeit des Qualitätsmanagementsystems bei der Erfüllung der Kundenanforderungen gerichtet.

ISO 14001 Internationale Umweltmanagementnorm, die weltweit anerkannte Anforderungen an ein Umweltmanagement formuliert. Im Mittelpunkt steht dabei ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess im Hinblick auf die Umsetzung der Umweltziele von Unternehmen und anderen Institutionen.

MDAX MDAX ist der Index der Deutschen Börse für mittelgroße Unternehmen aus den klassischen Branchen und schließt als Auswahlindex direkt unterhalb des DAX an.

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

OHSAS 18001 International anerkannte Spezifikation für Arbeitsschutzmanagementsysteme. Diese ist kompatibel mit ISO 9001 und ISO 14001 und soll das Unternehmen dabei unterstützen, ihre Verpflichtungen hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz auf effiziente Weise zu erfüllen.

RECS Renewable Energy Certificate System, 2002 mit dem Ziel eingeführt, den europaweiten Handel mit Ökostrom zu ermöglichen und regenerative Energien zu fördern. Das von RECS vergebene Zertifikat gewährleistet, dass identifizierbare Mengen elektrischer Energie aus bestimmten regenerativen Quellen gespeist werden.

PCA Pre-conditioned-Air-System, eine Klimatisierung des Flugzeugs auf der Abstellposition durch die Bereitstellung von Klimaluft.

Sachverständigenrat für Umweltfragen Ein wissenschaftliches Beratungsgremium der Bundesregierung mit dem Auftrag, die Umweltsituation und Umweltpolitik in der Bundesrepublik Deutschland und deren Entwicklungstendenzen darzustellen und zu begutachten sowie umweltpolitische Fehlentwicklungen und Möglichkeiten zu deren Vermeidung oder Beseitigung aufzuzeigen.

Stakeholder Gruppen oder Individuen, die von den Aktivitäten eines Unternehmens betroffen sind und Einflüsse auf dessen Zielerreichung nehmen können. Demnach gehören zu den Anspruchsgruppen eines Unternehmens Mitarbeiter, Kapitalgeber, Kunden, Lieferanten, Nachbarn, Nichtregierungsorganisationen, Behörden und die Politik.

Shareholder Agreement hier: Gesellschaftervertrag

Sustainability Board Zentraler Lenkungsreis zur Koordination von Nachhaltigkeitsthemen im Fraport-Konzern.

Sustainability Working Group Ein Gremium bestehend aus den Verantwortlichen verschiedener Fachbereiche, das die Umsetzung der im Sustainability Board beschlossenen Programme und Projekte unterstützt.

Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) Organisationseinheit des „Forum Flughafen und Region“ mit dem Anspruch, transparent und neutral zu informieren. Sein wichtigstes Ziel ist es, die Kommunikation und die Kooperation zwischen dem Flughafen, seinen Nutzern und den Anwohnern kontinuierlich zu verbessern. Darüber hinaus hat es die Aufgabe, die verschiedenen Monitorings zusammenzuführen und fachlich neutral aufzuarbeiten.

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

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services
Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

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

Kontakt

Nachhaltigkeitsmanagement
und Corporate Compliance
Bereichsleitung
Jörg Kämer
Telefon: +49 69 690-60131
Telefax: +49 69 690-60288
E-Mail: j.kaemer@fraport.de

Leiterin Nachhaltigkeitsbericht-
erstattung und -monitoring
Nicole Scheer
Telefon: +49 69 690-20429
Telefax: +49 69 495-20429
E-Mail: n.scheer@fraport.de

Fachliche Beratung & Gestaltung

phorbis Communications AG
Basel

Fotografie

Julian Salinas, Basel
Martin Joppen,
Frankfurt am Main
Andreas Meinhardt,
Fraport AG
Stefan Rebscher, Fraport AG
IFM-PG, Fraport AG
Erhard Hehl, Tiefenbronn
Bernd Vogel, Köln
Rossen Donev, Varna
Flughafen Lima
Fotos aus Privatbesitz

Druck

Burger Druck
Waldkirch

Der Fraport Nachhaltigkeitsbericht 2010 wurde unter besonderer Beachtung von umwelt- und klimaschonender Produktion aus 100% Recyclingpapier hergestellt und wurde mit dem Umweltzeichen Blauer Engel (RAL-UZ 14), einem der weltweit strengsten Umweltzeichen, ausgezeichnet.

Das verwendete Papier RecyLux matt wurde ohne Zusatz von optischen Aufhellern und ohne elementare Chlorbleiche aus 100% Altpapier hergestellt, ist FSC-zertifiziert und wurde ebenfalls mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Die bei der Herstellung für diesen Bericht entstandenen CO₂-Emissionen bei Druck und Produktion hat Fraport neutralisiert. Dazu wurde am 15.04.2011 mit der Transaktionskennung ID-Nr. 1110237 die entsprechende Menge an Emissionsrechten (EU-Allowance) gelöscht.





Frankfurt Airport
Frankfurt Airport

V95