

Nachhaltigkeitsbericht 2005

Gemeinsam die Zukunft prägen



Kennzahlen

Wirtschaftskennzahlen Fraport-Konzern			
Umsatz und Ergebnis in € Mio.	2003	2004	2005
Umsatz	1.834,3	1.998,1	2.089,8
Gesamtleistung	1.887,7	2.043,7	2.141,7
EBITDA	461,8	516,2	547,5
EBIT	203,7	281,1	311,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	215,1	265,1	290,4
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	116,2	137,6	161,5

Rentabilitätskennzahlen in %			
	2003	2004	2005
Umsatzrendite	11,4	13,3	13,9
EBITDA-Marge	25,2	25,8	26,2
EBIT-Marge	11,1	14,1	14,9
ROCE-Kapitalrendite	9,6	14,3	13,7
Eigenkapitalquote	52,0	54,1	52,5

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main			
	2003	2004	2005
Passagiere (Mio.)	48,4	51,1	52,2
Cargo (Tsd. t)	1.650,6	1.839,1	1.963,1
Verkehrseinheiten ohne Transit (Tsd.)	64.621,3	69.167,0	71.492,5
Flugbewegungen inkl. Militärflüge (Tsd.)	472,6	488,0	495,7
Flugbewegungen ohne Militärflüge (Tsd.)	458,9	477,5	490,1
Höchststartgewichte ohne Militärflüge (Tsd. t)	25.398,9	27.229,6	28.160,3
Sitzladefaktor (%)	69,4	71,0	71,1

Personalkennzahlen Fraport AG			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	2003	2004	2005
zum 31. Dezember	13.006	12.900	12.830

Auszubildende			
	2003	2004	2005
zum 31. Dezember	313	328	345

Schwerbehinderte			
	2003	2004	2005
Schwerbehindertenquote (%)	6,09	6,54	7,13

Ideenmanagement			
	2003	2004	2005
ausgezahlte Prämien (€)	211.967	236.704	160.202

Lebensalter			
	2003	2004	2005
durchschnittliches Lebensalter	39,6	40,2	40,7

Teilzeit			
	2003	2004	2005
Teilzeitquote absolut (%)	9,9	11,6	12,8
Teilzeitquote Männer (%)	4,9	6,6	7,5
Teilzeitquote Frauen (%)	32,5	33,9	35,3

Arbeitssicherheit			
	2003	2004	2005
Gesamtunfälle	1.411	1.327	1.178

Krankenquote (ADV)			
	2003	2004	2005
Krankenquote (%)	5,58	5,55	5,69

Umweltkennzahlen Flughafen Frankfurt Main			
Fluglärm	2003	2004	2005
Dauerschallpegel [Leq(4) in dB(A)] in Anlehnung an das Fluglärmgesetz nach DIN 45643			
Anflug: Messstelle 01 Offenbach-Lauterborn	61	61	62
Anflug: Messstelle 06 Raunheim	62	61	63
Abflug: Messstelle 12 Bad Weilbach	57	59	59
Abflug: Messstelle 51 Büttelborn-Worfelden	58	59	60
Bodenlärmeinfluss: Messstelle 03 Zeppelinheim	52	51	53
Bodenlärmeinfluss: Messstelle 08 Kelsterbach	54	55	55
Luft	2003	2004	2005
Flugzeugemissionen pro Kalenderjahr bis 300 Meter Höhe (Rollen, Starten, Steigflug, Sinkflug inkl. Ausrollen, Triebwerkszündungen, APU) [t]			
CO	2.599	2.653	2.889
NO _x	2.382	2.486	2.725
SO ₂	166	171	184
HC	644,0	653,6	686,1
CO ₂ (inkl. Flugverkehr bis 600 m Höhe)	652.312	672.023	725.493
Verkehr	2003	2004	2005
Anteil der Passagiere, die den öffentlichen Verkehr nutzen (%)	33	35	36
Davon Anteil der Passagiere, die den ICE nutzen (%)	14	16	16
Anteil der Beschäftigten, die den öffentlichen Personenverkehr nutzen (%)	26,4 ¹⁾	35,4	38,6
Energie	2003	2004	2005
Gesamt-Energieverbrauch am Flughafen inkl. Mieter und Konzessionäre (Mio. kWh)	1.084,6	1.088,1	1.084,4
Trink- und Brauchwasser	2003	2004	2005
Trinkwasser (Mio. m ³)	1,591	1,511	1,611
Brauchwasser (Mio. m ³)	0,110	0,131	0,140
Abwasser	2003	2004	2005
Schmutzwasseraufkommen (Mio. m ³)	1,582	1,547	1,576
Grundwasser	2003	2004	2005
Nitratgehalt an der Messstelle 45 (mg/l)	152	145	122
Abfall	2003	2004	2005
Gesamt-Abfall pro Jahr ohne Boden und Bauschutt (t)	20.225	21.583	21.437
Recycling-Quote (%)	91,5	90,0	88,0

¹⁾ Aus dem Jahr 2000, Umfragen wurden noch nicht jedes Jahr durchgeführt.

Inhalt

- 1 Profil**
- 2 Brief des Vorstands**

- 4 Fraport im Porträt**
- 4 Konzernziele und Strategie
- 6 Aviation
- 7 Retail & Properties
- 8 Ground Handling
- 9 External Activities

- 10 Nachhaltigkeit bei Fraport**
- 10 Unsere Stakeholder:
Maßstab unserer Arbeit
- 12 Kunden**
- 24 Region**
- 40 Beschäftigte**
- 52 Aktionäre**

- 62 Glossar**
- 64 Über diese Publikation**

Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der Leistungsstärkste der Branche. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent. Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein. Sicherheit ist unser oberstes Gebot. So schaffen wir nachhaltig Wert im Interesse unserer Anteilseigner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene zeichnet sich klar ab, dass zukunftsorientiertes Wirtschaften und unternehmerischer Erfolg auf lange Sicht untrennbar miteinander verbunden sind. Daneben beeinflusst das Nachhaltigkeitsengagement eines Unternehmens mehr und mehr seine Wahrnehmung durch Beschäftigte, Kunden, Investoren und das gesellschaftliche Umfeld. Bei der Fraport AG ist Nachhaltigkeit heute neben Wertschaffung und Leistungstärke eines von drei gleichberechtigten Konzern-Zielen.

Mit dem vorliegenden zweiten Nachhaltigkeitsbericht der Fraport AG, dessen Datenbasis im Wesentlichen Zahlen aus dem Geschäftsjahr 2005 bilden, dokumentieren wir erreichte Fortschritte und anvisierte Ziele unseres nachhaltigen Handelns. Die einzelnen Kapitel richten sich am Informationsbedarf unserer wichtigsten Stakeholder aus, also unserer Kunden, der Bewohner der Rhein-Main-Region, unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Aktionäre der Fraport AG. Um unsere Leistungen überprüfbar zu machen, orientieren wir unsere Berichterstattung an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI).

Als Betreiber des Flughafens Frankfurt – eines der größten Luftverkehrsdrehkreuze Europas und mit rund 68.000 Beschäftigten größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands – tragen wir erhebliche Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt: Unser Ziel ist es, einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung



heutiger Mobilitätsbedürfnisse zu leisten und dabei gleichzeitig sicherzustellen, dass auch künftige Generationen ihr Leben nach eigenen Vorstellungen gestalten können; ohne Einschränkungen durch Folgen unseres heutigen Handelns.

Das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt war der Wegbereiter unserer heute an Nachhaltigkeit ausgerichteten Konzern-Strategie. Schon 1972 wurde der Umweltschutz von der Flughafen Frankfurt/Main AG, der Vorläuferin der Fraport AG, zum Unternehmensgrundsatz erklärt. Weil wir aus der Erfahrung der seither vergangenen Jahrzehnte wissen, dass sich die Nachhaltigkeit unseres Tuns auch aus Impulsen unserer Stakeholder speist, suchen wir aktiv den Dialog mit ihnen. Denn Nachhaltigkeit ist kein einmal erreichter Zustand, sondern ein kontinuierlicher und zukunftsorientierter Prozess, den wir in einem konstruktiven Austausch mit unseren Nachbarn ständig weiterentwickeln und voranbringen.

In diesem Sinne ist dieser Bericht auch als Einladung zum Gespräch zu verstehen. Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'W. Bender', written in a cursive style.

DR. WILHELM BENDER
Vorsitzender des Vorstands

Konzern-Ziele und Strategie



Die Fraport AG gehört international zu den führenden Unternehmen im Airport-Business. Neben dem Betrieb des Konzern-Flaggschiffs Flughafen Frankfurt, der weltweit zu den zehn bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuzen zählt, hält Fraport Beteiligungen an weiteren Flughäfen und erbringt Dienstleistungen an über 50 Airport-Standorten rund um den Globus. Hervorragende Dienstleistungsgüter, konsequente Kundenorientierung und ein hoch motiviertes Team von Beschäftigten machen uns für unsere Kunden zu einem verlässlichen Partner.

Die Fraport-Aktie ist im Segment MDAX der Deutschen Börse AG notiert. Hauptaktionäre der Fraport AG sind das Land Hessen mit 31,68 Prozent, die Stadt Frankfurt mit 20,23 Prozent, die Deutsche Lufthansa AG mit 9,99 Prozent, die Julius Bär Holding AG mit 5,1 Prozent und The Capital Group Companies Inc. mit 5,07 Prozent. Die Bundesrepublik Deutschland hält in Form einer Umtauschanleihe einen Anteil von 6,56 Prozent. 21,37 Prozent der Unternehmensanteile befinden

sich im Streubesitz institutioneller und privater Anteilseigner, darunter auch die Mitarbeiter-Aktionäre der Fraport AG¹⁾.

Ende 2005 waren beim Fraport-Konzern fast 28.000 Mitarbeiter angestellt. Davon beschäftigten die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen 17.830 Arbeitnehmer am Flughafen Frankfurt, dem wichtigsten Konzern-Standort.

Wertschaffung, Leistungsstärke, Nachhaltigkeit

Die Schaffung von Werten ist die zentrale Motivation für das Handeln von Fraport im Airport-Geschäft. Mit ihr stellen wir eine langfristig attraktive Verzinsung der Geldanlage unserer Aktionäre und damit eine dauerhaft angemessene Kapitalausstattung des Unternehmens sicher. Grundlage der Leistungsstärke von Fraport ist das integrierte Geschäftsmodell am Standort Frankfurt, das alle Stufen der komplexen Dienstleistungskette im Airport-Management abbildet, und die daraus resultierenden sicheren, effizienten und qualitativ hochwertigen Prozesse. Ergebnisse unserer Leistungsfähigkeit sind ein signifikanter Markt-

¹⁾ per 30. Juni 2006



anteil von Fraport und eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden. Nachhaltigkeit bildet als drittes Konzern-Ziel die Rahmenbedingung für einen langfristigen Unternehmenserfolg. Wir verstehen darunter die Orientierung der Unternehmensführung an langfristiger ökonomischer, ökologischer und sozialer Stabilität. Die Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Umweltschutz, die Wahrnehmung unserer gesellschaftlichen Verantwortung sowie größtmögliche Sicherheit an allen Konzern-Standorten bilden den Kern unserer Bestrebungen, zukunftsorientiert zu wirtschaften.

Konzern-Strategie

Die Konzern-Strategie von Fraport basiert auf den Schwerpunkten Konsolidierung am Standort Frankfurt sowie Wachstum innerhalb und außerhalb unseres Heimatflughafens. Konsolidierung am Standort Frankfurt bezieht sich auf die Festigung unserer gegenwärtigen Marktposition mit dem Frankfurter Airport: Mit systematischen Investitionen in unsere Hub-Kompetenz und kontinuierlichen Verbesserungen unserer Wettbewerbskraft stärken

wir seine führende Marktposition als eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze in Europa.

Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens ist die notwendige Voraussetzung für seine Teilhabe am zukünftigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Unter dem Begriff „Wachstum am Standort Frankfurt“ fassen wir unsere Planungen und Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt zusammen. Geplant ist der Bau einer zusätzlichen Landebahn im Nord-Westen des Flughafen-Geländes sowie ein drittes Terminal, das in mehreren Abschnitten bis 2015 entstehen soll.

Als erfolgreiche Airport-Manager erzielen wir externes Wachstum durch Aktivitäten außerhalb des Standorts Frankfurt. In unserem Externen Geschäft streben wir danach, unser in Frankfurt gesammeltes Know-how im Betrieb internationaler Luftverkehrsdrehscheiben außerhalb Frankfurts gewinnbringend zu vermarkten.

Unsere Geschäftstätigkeit bilden wir in vier Segmenten ab: Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities. Details zu unseren Segmenten finden Sie auf den folgenden Seiten.



AVIATION

Drehkreuz zur Welt

Über 52 Millionen Passagiere sind 2005 am Flughafen Frankfurt gestartet, gelandet oder umgestiegen. Er ist damit eines der größten Luftverkehrsdrehkreuze in Europa und mit Abstand Deutschlands bedeutendster Flughafen. Beim Anteil der Umsteigepassagiere liegt Frankfurt weltweit auf Platz drei – mehr als jeder zweite Passagier fliegt hierher, wechselt das Flugzeug und reist weiter.

Luftverkehrsexperten prognostizieren für die kommenden Jahre ein weiteres starkes Wachstum des Weltluftverkehrs: Für uns eine Herausforderung, alles daran zu setzen, dass sich Millionen Passagiere aus aller Welt auch in Zukunft am Flughafen Frankfurt wohl fühlen. Intelligente Konzepte, eine kontinuierliche

Optimierung der Abläufe und innovative Techniken sind dabei die Schlüssel zur Zukunftsfähigkeit.

Flug- und Terminalbetrieb, die Flughafen- und Luftsicherheit sowie die sich hieraus ergebenden Infrastrukturanforderungen am Standort Frankfurt sind im Konzern-Segment Aviation gebündelt. Mit einem Umsatz von 688,9 Millionen Euro und einem EBITDA von 158,1 Millionen Euro erwirtschafteten die gut 3.500 Aviation-Mitarbeiter 2005 knapp ein Drittel des Konzern-Umsatzes und fast 29 Prozent des Konzern-EBITDA.

Zukunftsfähig durch Innovationen und Kapazitätsausbau

Gemeinsam mit Luftfahrtunternehmen und weiteren Partnern investieren wir kontinuierlich in die Weiterentwicklung und Modernisierung der Abläufe an Check-in-Schaltern und gestalten die nötigen Sicherheitskontrollen so effizient und diskret wie möglich.

Ein zentraler Erfolgsfaktor ist die Entwicklung innovativer Verkehrskonzepte: Im Mittelpunkt steht hier der Leitbegriff „Intermodalität“ unter dem wir in enger Kooperation mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Bahn Schienen-, Straßen- und Luftverkehr intelligent vernetzen.

Höchste Priorität genießt in den kommenden Jahren der bedarfsgerechte Ausbau der Kapazitäten in Frankfurt am Main. Damit wird die Kapazität des Flughafens Frankfurt von heute rund 500.000 Jahresbewegungen auf gut 700.000 bei dann 126 koordinierbaren Starts und Landungen pro Stunde steigen, um den Anforderungen der rund 88 Millionen Fluggäste, die wir bis 2020 erwarten, gerecht zu werden.



RETAIL & PROPERTIES

Erlebniswelt Airport City

Der Flughafen als Erlebniswelt – willkommen in der Airport City Frankfurt. Mit seiner einzigartigen Verkehrsvernetzung, der zentralen Lage im Herzen Europas und einer leistungsstarken Infrastruktur ist der Flughafen Frankfurt heute mehr als ein Verkehrsknotenpunkt. Als aussichtsreicher Zukunftsstandort für führende Unternehmen bietet er ein umfangreiches Freizeit und Erlebnisangebot.

Mehr als 77 Millionen Fluggäste, Besucher und Abholer im Jahr 2005 und 68.000 Beschäftigte am Frankfurter Airport bieten ein großes Potenzial. Mit einer effektiven und nachhaltigen Bewirtschaftung unseres Heimatstandorts wollen wir es in den kommenden Jahren konsequent realisieren.

Ziel von Fraport ist es, mit der Entwicklung des Immobilienstandorts Flughafen Frankfurt ein nachhaltiges und wertschaffendes Wachstum im Non-Aviation-Geschäft zu erreichen. Alle darauf ausgerichteten Kompetenzen sind im Geschäftssegment „Retail & Properties“ gebündelt: die Vermietung und Vermarktung von Immobilien, das Parkraum-Management und das Airport-Retailing. Knapp 3.000 Mitarbeiter erwirtschafteten 2005 mit 374 Millionen Euro zirka 18 Prozent des Konzern-Umsatzes und trugen 292,1 Millionen Euro oder gut 53 Prozent zum Konzern-EBITDA der Fraport AG bei.

Wachstumssektor Retailing

Gerade im Retailing haben wir noch erheblichen Wachstumsspielraum: Jeder der durchschnittlich über 130.000 Fluggäste, die täglich den Flughafen Frankfurt nutzen, hat 2005 im Mittel 2,22 Euro am Flughafen ausgegeben. Mit der Verdoppelung der bestehenden Retail-Flächen auf 27.000 Quadratmeter und der Schaffung eines noch einladenderen Ambiente in den bestehenden Terminals 1 und 2 kann der Pro-Kopf-Umsatz in Frankfurt bis 2012 signifikant auf rund vier Euro gesteigert werden. Nach Fertigstellung des Terminal 3 werden in Frankfurt sogar 42.000 Quadratmeter hochwertiger Verkaufsflächen zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus machen ihre Standortvorteile und die zunehmende Konzentration wirtschaftlicher und kommerzieller Aktivitäten die Frankfurt Airport City zur Immobilienadresse der Zukunft. Wachstumsstarke, international agierende Unternehmen werden verstärkt die Nähe des Flughafens suchen. Das generiert für Fraport zusätzliche Chancen für künftige Wertschaffung im Non-Aviation-Geschäft.



GROUND HANDLING

Wettbewerbsfaktor Effizienz

Bei der Flugzeugabfertigung am Flughafen Frankfurt steuert Fraport mit größter Präzision und Schnelligkeit eine komplexe Logistik-Kette. Die Effizienz unserer Bodenverkehrsdienste steigert über eine verkürzte Standzeit der Flugzeuge die Pünktlichkeit und erhöht die Leistungskraft des Gesamtsystems Luftverkehr. Mit einer Umsteigezeit von nur 45 Minuten zählt Frankfurt zu den schnellsten Großflughäfen

der Welt. Die Kernkompetenzen von Fraport in der Bodenabfertigung werden so zu einem Markenzeichen für den internationalen Großflughafen Frankfurt und einem strategischen Erfolgsfaktor für die Airlines.

Das Segment Ground Handling hatte 2005 mit 632,1 Millionen Euro einen Anteil von über 30 Prozent am Fraport-Konzern-Umsatz und trug 74,9 Millionen Euro oder 13,7 Prozent zum Konzern-EBITDA bei. Mit mehr als 7.000 Beschäftigten in diesem Segment, die für über 200 nationale und internationale Airlines im Passage-, Vorfeld-, Gepäck- und Frachtdienst tätig sind, gehört Fraport zu den drei größten Ground-Handling-Dienstleistern der Welt.

Fortsetzung einer 50-jährigen Erfolgsgeschichte

Die Ground-Handling-Branche befindet sich zurzeit in einem rasanten Wandel. Die Fluggesellschaften stehen aufgrund der sich ständig verschärfenden Wettbewerbssituation unter enormem Kostendruck, der sie zu konsequentem Kostenmanagement zwingt. Zugleich hat die Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste zu mehr Konkurrenz geführt. Der mittlerweile erreichte hohe Wettbewerbsgrad macht kontinuierliche Effizienzsteigerung im personalintensiven Ground Handling zu einem Schlüsselerfolgsfaktor.

Fraport hat schnell auf diese neuen Rahmenbedingungen reagiert und Maßnahmen zu einer nachhaltigen, strukturellen Kostensenkung eingeleitet und umgesetzt. So helfen beispielsweise neue Arbeitszeitmodelle dabei, den Personaleinsatz besser an das schwankende Verkehrsaufkommen anzupassen. Dank einer Vielzahl kreativer Maßnahmen wird es uns auch künftig gelingen, im Ground Handling wettbewerbsfähige Dienstleistungen anzubieten und zugleich profitabel zu wirtschaften.



EXTERNAL ACTIVITIES

Airport-Know-how für die Welt

Die Marke Fraport steht im Luftverkehrsgeschäft für Expertise im Flughafen-Management, für höchste Qualität im Ground Handling und für langjährige Erfahrung in Aviation Security und Safety. Das in diesen drei Geschäftsfeldern vorhandene Know-how ist ein wertvoller Exportartikel, mit dem wir über den Standort Frankfurt hinaus Wachstum für den Fraport-Konzern generieren können.

Wir verstehen uns dabei nicht primär als Finanzinvestor, der vor allem Unternehmensbeteiligungen anstrebt, sondern wir wollen unsere Erfahrung international gewinnbringend vermarkten. Dabei erschließen wir neue Märkte schrittweise und nach klaren Regeln. Unsere Aktivitäten außerhalb Frankfurts sind im Segment External Activities gebündelt, in

dem wir 2005 mit mehr als 12.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 394,8 Millionen und ein EBITDA von 22,4 Millionen Euro erwirtschaftet haben – knapp 19 Prozent des Konzern-Umsatzes und 4,1 Prozent des Konzern-EBITDA.

Internationalisierung bringt zusätzliches Erfolgspotenzial

Wesentliche Aktivitäten von Fraport außerhalb des Heimatstandorts Frankfurt sind der Betrieb des in Deutschland zu den führenden Low-Cost-Airports gehörenden Flughafens Frankfurt-Hahn, der Flughäfen Hannover und Saarbrücken, des Airports von Lima sowie des internationalen Passagierterminals des Flughafens im türkischen Antalya.

Immer mehr Länder entscheiden sich für die Privatisierung von Flughäfen. Mit unseren Bemühungen, Konzessionen für den Betrieb weiterer attraktiver Flughäfen vor allem in Regionen mit überproportionalem Wirtschaftswachstum zu akquirieren, waren wir Anfang 2006 in Indien erfolgreich. Das Konsortium, dem Fraport angehört, setzte sich im Ausschreibungsverfahren zum Betrieb des Flughafens von Delhi durch.

Über eine hundertprozentige Beteiligung an der ICTS Europe Holdings B. V., Europas Nummer eins im Bereich der Aviation Security, hat Fraport eine Spitzenposition im boomenden Sicherheitsmarkt besetzt.

Internationalisierung bedeutet zusätzliche Chancen für die Fraport AG. Wir erreichen so eine breitere Geschäftsbasis in dynamischen Märkten, steigern die Wertschaffung des Konzerns komplementär zum Wachstum am Standort Frankfurt und verstärken unser Image als eine global führende Marke im Airport-Management.

Unsere Stakeholder: Maßstab unserer Arbeit

Kunden >>> Unsere Kunden haben Anspruch auf höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit unserer Luftverkehrsdienstleistungen



Region >>> Am Flughafen Frankfurt engagieren wir uns verantwortungsbewusst und leidenschaftlich für Umweltschutz und Lebensqualität



Beschäftigte >>> Großes Engagement für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein wesentliches Element unserer Unternehmenskultur



Aktionäre >>> Das Vertrauen unserer Kapitalgeber verdienen wir uns durch profitables Wachstum und größtmögliche Transparenz





Dienstleistung mit Passion



Georg P. Mühle, GP MUEHLE Consulting

Unsere Kunden fordern von uns wettbewerbsfähige Luftverkehrsdienstleistungen auf höchstem Niveau: Für uns der wichtigste Ansporn, als ein weltweit führender Betreiber von Flughäfen jeden Tag unsere volle Leistung zu geben und immer besser zu werden. Für noch mehr Service und noch perfektere Lösungen.

Das Ziel unserer Arbeit: Zufriedene Kunden

Unsere Erfahrung im Airport-Management reicht mehr als 80 Jahre zurück: Seit 1924 betreiben die Fraport AG beziehungsweise ihre Vorgängergesellschaften am Standort Frankfurt erfolgreich den größten Flughafen Deutschlands. In jeder seit den Anfängen in Frankfurt durchschrittenen Luftverkehrsära war unser Leitmotiv die professionelle Gewährleistung von Mobilität im Sinne unserer Kunden.

Heute gehört der Flughafen Frankfurt zu den bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuzen der Welt, und die Luftfahrt ist mehr denn je eine globale Wachstumsbranche. Auch wenn

sich inzwischen seine Größe vervielfacht hat, ist unser Anspruch seit den Gründerjahren unverändert geblieben: Allen Passagieren, die am Flughafen Frankfurt umsteigen, eine Reise antreten oder ankommen, wollen wir in angenehmer, entspannter Atmosphäre einen reibungslosen Service und ein umfangreiches Angebot an Dienstleistungen bieten.

Doch neben den Passagieren verstehen wir auch die Airlines sowie alle anderen am Flughafen ansässigen Unternehmen und Institutionen als unsere Kunden. Unser integriertes Geschäftsmodell orientiert sich ausschließlich an ihren Bedürfnissen: Es bietet Infrastruktur und Dienstleistungen aus einer Hand und gewährleistet ein hohes Sicherheitsniveau. Damit erweist es sich als entscheidende Stärke, wenn es um die Erfüllung der spezifischen Anforderungen jeder einzelnen Kundengruppe geht.

Auf die Zukunft des Airport-Business vorbereitet

Die Luftverkehrsbranche befindet sich im Umbruch. Übernahmen von Fluggesellschaften und Kooperationen bestimmen die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts ebenso wie wachsende Marktanteile von Low-Cost-Airlines. Die herrschende und sich weiter intensivierende hohe Wettbewerbsintensität



„Am Flughafen Frankfurt schätze ich besonders die Vielzahl der bedienten Destinationen. Wohin auch immer mich Geschäftsreisen führen: Via FRA komme ich direkt oder mit minimalem Umsteigeaufwand ans Ziel – und das meistens pünktlich.“

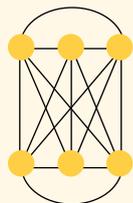
Georg P. Mühle, Vielflieger

und Kostensensitivität im Luftverkehr deutet für die Zukunft auf eine Polarisierung im Flughafen-Geschäft hin. Demnach werden sich langfristig wenige international bedeutende Hub-Flughäfen herausbilden, die interkontinentale mit kontinentalen Verkehrsströmen im Hub-and-Spokes-System vernetzen. Low-Cost-Anbieter werden dagegen wesentlich auf den so genannten Punkt-zu-Punkt-Verkehr setzen und von weniger zentral gelegenen und damit kostengünstigeren Airports aus Direktflüge zu anderen Flughäfen dieser Kategorie anbieten

Mit ihrer maßgeblichen Beteiligung am schnell wachsenden Flughafen Frankfurt-Hahn ist die Fraport AG bestens gerüstet, um den spezifischen Anforderungen des Low-Cost-Verkehrs in vollem Umfang gerecht zu werden.

Hub-and-Spokes-System versus Punkt-zu-Punkt-Verkehr

Punkt-zu-Punkt-Verkehr



Der Verkehr zwischen sechs Zielen erfordert 15 Verbindungen.

Hub-and-Spokes-System



Der Verkehr zwischen sechs Zielen erfordert sechs Verbindungen.

Welche Großflughäfen sich langfristig als globale „Mega-Hubs“, das heißt kontinentale Luftverkehrsdrehkreuze der weltweit miteinander konkurrierenden drei Airline-Allianzen etablieren, werden die Allianzen mit der Wahl ihrer Hub-Flughäfen selbst bestimmen. Die Lufthansa als führende Airline der im Markt dominierenden Star Alliance hat ihren Hei-

matstandort am Flughafen Frankfurt. Studien unabhängiger Luftverkehrs-Experten gehen davon aus, dass Frankfurt hervorragende Aussichten hat, sich als europäischer Hub-Airport der Star Alliance unter den Top Ten der Welt zu etablieren – wenn der Ausbau unserer Airport-Kapazitäten rechtzeitig und im benötigten Umfang gelingt.

Kundenorientiertes Geschäftsmodell

Schon heute verfügen wir über das Know-how, die notwendige Erfahrung und die effektive Organisation, die für den erfolgreichen Betrieb eines internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes benötigt werden: Das Fraport-Geschäftsmodell ist ausgerichtet auf den Bedarf von Reisenden, Airlines und Unternehmen mit Affinität zum Luftverkehr – von der Spedition bis zum Gewerbetreibenden.

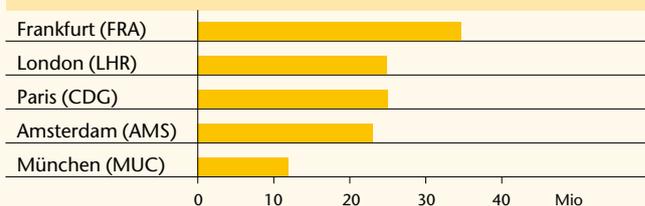
Alle drei auf den Standort Frankfurt bezogenen strategischen Geschäftsbereiche – Bodenverkehrsdienste, Flug- und Terminalbetrieb sowie Handels- und Vermietungsmanagement – werden auf Top-Management-Ebene von einem Bereichsvorstand beziehungsweise Generalbevollmächtigten mit klarer Ergebnisverantwortung geführt. Fraport-Kunden stehen damit die entsprechenden Verantwortlichen auf Management-Ebene qualifiziert zur Seite.

Bevorzugter Flughafen der Passagiere

Seit Jahrzehnten wird der Flughafen Frankfurt von deutschen und internationalen Passagieren und insbesondere Geschäftsreisenden präferiert. Diese Anerkennung verstehen wir als das Ergebnis harter Arbeit sowie systematischer Investments in die Substanz und in das Angebot des Flughafens Frankfurt.

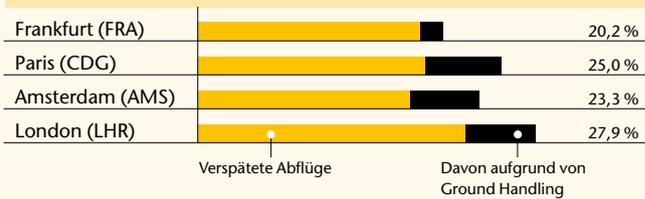
Darüber hinaus macht uns auch die Lage im Zentrum von Deutschland und Europa zum bedeutendsten Ausgangspunkt und Ziel von Flugreisen nach, von oder über Deutschland. Von allen europäischen Hub-Airports, darunter London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol, hat Frankfurt das mit Abstand größte Einzugsgebiet aufzuweisen. In einem Umkreis von 200 Kilometern um den Frankfurter Airport leben mit 35 Millionen Menschen rund 43 Prozent der deutschen Bevölkerung. In London, Paris und Amsterdam sind es jeweils nur rund 25 Millionen Menschen, die in dieser Distanz zu unseren Flughafen-Wettbewerbern leben.

Catchment Area in Millionen Einwohnern



Von allen europäischen Hub-Flughäfen hat Frankfurt das größte Bevölkerungspotenzial in einem Umkreis von 2 Std./200 km

Verspätungen im innereuropäischen Verkehr



Quelle: Airports Council International World Headquarters, 2005

Intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Doch nicht nur die räumliche Nähe ist entscheidend für die Präferenz eines Flughafens durch die Passagiere. Ebenso wichtig ist die Anbindung ans Verkehrsnetz, vor allem an Fernstraßen und Bahnsystem – die so genannte Intermodalität. Bei der Entwicklung und Realisierung von Konzepten zur optimalen Verknüpfung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr ist der Flughafen Frankfurt weltweit führend.

Der Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens gewährleistet umfangreichen Anschluss an das Fernbahnnetz: 164 Fernzüge halten täglich direkt am Airport und bieten jeden Tag mehr als 11.000 Passagieren die Möglichkeit, den Flughafen Frankfurt bequem zu erreichen. Neben dem Fernbahnhof gewährleistet ein Regionalbahnhof schnelle Verbindungen zu nahezu allen Orten in der Region Rhein-Main. Die Lage des Flughafens direkt am Frankfurter Kreuz, einem der zentralen Knotenpunkte des europäischen Fernstraßennetzes, bietet zudem auch Passagieren, die bei der Anreise nicht auf ihren Wagen verzichten möchten, optimale Bedingungen.

Wettbewerbsfaktor Pünktlichkeit

Neben der Infrastruktur entscheidet auch das Kriterium Pünktlichkeit über den reibungslosen Verlauf einer Reise. Nach den Ermittlungen der AEA, des Verbands der europäischen Fluggesellschaften, liegt Fraport in der Tabelle der Pünktlichkeit auf einem Spitzenplatz. 2005 lag die Pünktlichkeitsquote, die den Anteil pünktlicher Abflüge und Ankünfte am gesamten Flugverkehrsaufkommen misst, bei 79,8 Prozent und damit deutlich über dem Niveau anderer Hub-Flughäfen in Europa.

Entscheidend für den reibungslosen Ablauf einer Reise sind darüber hinaus kurze Check-in-Zeiten und effiziente Sicherheitskontrollen. Mit der frühzeitigen Einführung



„Ob Passagierverkehr oder Cargo – der Flughafen Frankfurt ist ein vorbildlicher Hub-Airport: Höchste Effizienz, seine zentrale Lage in Mitteleuropa und beste Verbindungen in die wachstumsstarken Wirtschaftsregionen im Mittleren und Fernen Osten zeichnen ihn aus.“

Kush Nicholson, Airport-Supervisor, Air India

und konsequenter Nutzung innovativer Methoden wie zum Beispiel der biometrischen Passkontrolle, die bei uns seit 2004 Vielfliegern im Rahmen eines Pilotprojekts zur Verfügung steht, investieren wir kontinuierlich in mehr Komfort und Sicherheit für die Passagiere am Flughafen Frankfurt. Dazu gehören natürlich auch attraktive Gastronomie- und Shopping-Angebote, die dabei helfen, Wartezeiten erlebnisreich zu überbrücken.

Präferierter Partner der Fluggesellschaften

Im Jahr 2005 steuerten 163 Airlines den Frankfurter Flughafen an, davon 134 im Linienverkehr. 317 Ziele in 116 Ländern weltweit wur-

den im Linienbetrieb angefliegen. Unter allen europäischen Flughäfen lag Frankfurt mit einer Umsteigerrate von 54 Prozent an der Spitze.

Die zentrale Lage mitten in der prosperierenden Wirtschaftsregion Rhein-Main macht uns für Fluggesellschaften als Hub-Airport zur ersten Wahl – gerade auch als Verkehrsknotenpunkt für Destinationen in den wachstumsstarken Wirtschaftsregionen in Mittel- und Osteuropa, dem Mittleren und Fernen Osten. Hier gelingt es im harten Wettbewerb der europäischen Großflughäfen zunehmend, uns als präferierter Partner der Fluggesellschaften durchzusetzen.

Mit der frühzeitigen und konsequenten Vorbereitung auf den Airbus A380, der als größtes Verkehrsflugzeug der Welt ab Ende 2006 bei den ersten Fluggesellschaften den Linienbetrieb aufnehmen wird, hat der Flughafen Frankfurt seine starke Wettbewerbsposition als Hub-Airport weiter ausgebaut. Der erste Erprobungsflug des A380 auf einen Verkehrsflughafen führte ihn im Oktober 2005 nach Frankfurt. Schon heute wären wir in der Lage, diesen Großraum-Jet, der je nach Bestuhlung bis zu 850 Passagieren Platz bietet, in Frankfurt abzufertigen. Die Lufthansa wird ab 2008 damit beginnen, ihre zunächst 15 Flugzeuge umfassende A380-Flotte in Frankfurt zu stationieren.

Fraport-Ground-Handling für mehr Zeit-Effizienz

Bei der Flugzeugabfertigung in Frankfurt profitieren Fraport-Kunden von unserem integrierten Geschäftsmodell, das alle relevanten Facetten des Airport-Business umfasst und zu einem Gesamtpaket verbindet. Unser Status als besonders pünktlicher Flughafen zahlt sich gerade auch aus der Perspektive der Fluggesellschaften aus, denn wir stellen sicher, dass komplexe, engmaschige Flugpläne eingehalten werden können.

Die Mannschaft unserer Bodenverkehrsdienste weiß um die Bedeutung ihres Einsatzes für einen reibungslosen Luftverkehr weltweit: Mehr als die Hälfte unserer über 52 Millionen Fluggäste steigt in Frankfurt um. Wir garantieren eine Umsteigezeit von 45 Minuten, in der unsere Gepäckexperten die Koffer aus einer gelandeten Maschine ausladen, dem richtigen Anschlussflug zuordnen und dort wieder verladen. Über Direkttransfers von Passagier und Gepäck zum Anschlussflug sind in besonderen Fällen sogar Umsteigezeiten von nur 35 Minuten zu erreichen. Damit gelingt es uns häufig, bereits eingetretene Verspätungen im Flug-

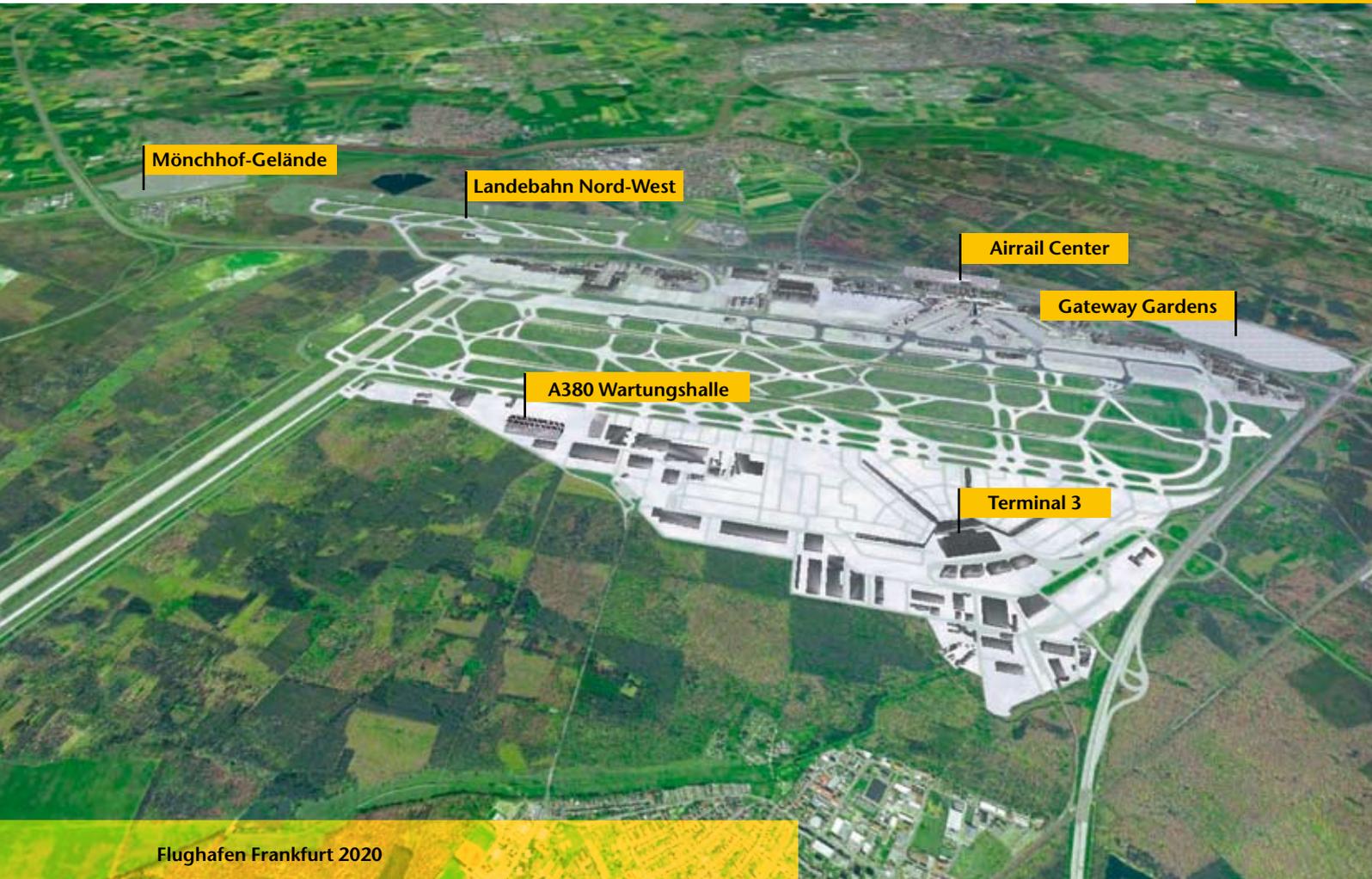
zeugumlauf aufzuholen. Für die Fluggesellschaften ein wichtiger Faktor bei der Wahl ihres präferierten Airport-Partners.

Airport City Frankfurt: Top-Gewerbestandort in der Region Rhein-Main

Der Flughafen Frankfurt ist eine eigene Stadt voller Leben und eine Immobilienadresse mit bester Verkehrsanbindung. Er ist aber auch die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands: Ende 2005 waren mehr als 500 Unternehmen mit über 68.000 Beschäftigten auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt ansässig. Zusammen mit der geografisch zentralen Lage bieten Flugverbindungen, Autobahn und Schienennetz größtmögliche Mobilität und damit ideale Voraussetzungen als Unternehmensstandort. Unternehmen des Einzelhandels und der Gastronomie treffen an Deutschlands größtem Airport auf eine internationale, kaufkräftige und konsumfreudige Kundschaft.

Fraport investiert systematisch und kontinuierlich in die Qualität der Airport City Frankfurt als Gewerbestandort. So werden derzeit beispielsweise die bestehenden Terminals und ihre Sicherheitstechnik modernisiert und neue zusätzliche Retail-Flächen geschaffen. Retailing ist ein starker Wachstumsmarkt für zukunftsorientierte Flughäfen. In den kommenden Jahren plant Fraport, mehr als 100 Millionen Euro in die Erweiterung und Neugestaltung der Retail-Einrichtungen am Flughafen Frankfurt zu investieren. Endgültig in eine neue Dimension wird das Airport-Retailing in Frankfurt mit dem Bau des geplanten neuen Terminal 3 vorstoßen, das in mehreren Abschnitten bis zum Jahr 2015 fertiggestellt werden soll: Die für Einzelhandel und Gastronomie in den Terminals zur Verfügung stehenden Flächen sollen gemäß unserem Plan von 14.200 Quadratmeter per Ende 2005 auf dann über 42.000 Quadratmeter fast verdreifacht werden.

Die Entwicklung und der laufende Betrieb unserer Retail-Einrichtungen erfordern professionelles Management. Architekten,



Flughafen Frankfurt 2020

Center- und Vermietungsmanager, Planer und Marketingexperten entwickeln optimale Lösungen für Frankfurt-Airport-Shopping von der Strategie bis zum Tagesgeschäft.

Neue Gewerbeflächen in Flughafen-Nähe

Doch auch außerhalb der Terminals schaffen wir neue Gewerbeflächen für die Airport City. Dabei dient die CargoCity Süd als Vorbild für die weitere Entwicklung Flughafen-naher Flächen. Hier haben sich seit Beginn der Vermarktung der 98 Hektar großen Fläche im Jahr 1996 über 200 Firmen niedergelassen – Fluggesellschaften, Speditionen, Expressdienste und andere Dienstleister beschäftigen dort heute mehr als 5.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zusammen mit den Kapazitäten der CargoCity Nord westlich des Terminals 1 ist die CargoCity Süd das Fundament der starken Position des Flughafens Frankfurt unter den Top-Ten-Cargo-Airports der Welt.

Ein bedeutendes Erweiterungsareal in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen ist das 84 Hektar große Mönchhof-Gelände am gleichnamigen Autobahndreieck. Als größtes noch nicht entwickeltes Gewerbegebiet der Region verspricht es unter dem Namen Tradelogistics Center Mönchhof den Erfolg der CargoCity Süd zu wiederholen. Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt liegt auf dem „Gateway Gardens“ genannten, rund 35 Hektar großen Gelände nordöstlich des Flughafens. Es diente bis Ende 2005 den auf der US-Air Base am Flughafen Frankfurt beschäftigten amerikanischen Streitkräften als Wohngebiet. Fraport und drei weitere Unternehmen haben sich gemeinsam mit der Stadt Frankfurt zu einer Public-Private-Partnership-Gesellschaft zusammengeschlossen um hier einen attraktiven neuen Gewerbebestandort zu entwickeln.

Vorgesehen sind in unmittelbarer Nähe zu den Terminals 1 und 2 hochwertige Büro- und Dienstleistungsgebäude, ein Trade Center, Tagungs- und Konferenzräume sowie Hotelflächen.

Ein weiteres Zukunftsprojekt ist die Überbauung des Flughafen-Fernbahnhofs: Auf seinem Dach ist das Airrail Center Frankfurt geplant – ein Dienstleistungszentrum, das auf 130.000 Quadratmetern Raum für ein Hotel, Büros, Gastronomie und Geschäfte bietet.

Sicherheitsmanagement – Wettbewerbsfaktor mit hoher Kundenrelevanz

Heute, knapp fünf Jahre nach den Attentaten des 11. September, ist die Gewährleistung eines jeweils neuesten Erkenntnissen entsprechenden Sicherheitsniveaus ein bedeutender Wettbewerbsfaktor für alle Beteiligten im Luftverkehrsgeschäft und eine wichtige Komponente nachhaltigen Wirtschaftens geworden.

Die grundlegenden Sicherheitsverpflichtungen für Flughafen-Betreiber, Fluggesellschaften und Behörden im Sinne von Security sind durch das deutsche Luftsicherheitsgesetz geregelt. Der Sicherheitsbegriff im Luftverkehr gliedert sich in drei Teilbereiche: Die Abwehr äußerer Gefahren sowie Eigensicherungspflichten des Flughafen-Unternehmers und der Fluggesellschaften werden unter dem Leitbegriff „Security“ zusammengefasst. Den zweiten Teilbereich bildet unter dem Stichwort „Safety“ die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs, die sich aus dem Betrieb ergeben können. Diese unterteilt sich in die Komponenten Luftaufsicht und Safety Management gemäß ICAO. Arbeitssicherheit, Brandschutz sowie Umweltschutz bilden schließlich die dritte Kategorie.

Aviation Security und Airport Security werden ebenso wie der Flughafen-Brandschutz bei Fraport vom strategischen Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb verantwortet. Dieser übernimmt auch die Gesamtleitung bei Notfall- und Großschadensereignissen am Flughafen Frankfurt. Tritt ein solcher Fall ein, laufen alle Fäden bei der Sicherheitsleitstelle zusammen. Sie koordiniert und dokumentiert als zentrale Meldestelle die operativen Maßnahmen.

Enge Koordination der Verantwortlichen ermöglicht hohes Sicherheitsniveau

Aus Sicht der Öffentlichkeit ist der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ein zentrales Thema. Er liegt im Verantwortungsbereich der Behörden, des Flughafen-Betreibers und der Fluggesellschaften. Die Aufgaben des Bundes werden vom Bundesgrenzschutz wahrgenommen und umfassen unter anderem die Kontrollen der Fluggäste und des aufgegebenen Gepäcks. Im Rahmen des so genannten „Frankfurter Modells“ überträgt der Bund am Flughafen Frankfurt die Durchführung der Fluggast- und Reisegepäckkontrollen an Fraport. Als originäre Aufgabe führt Fraport dagegen die Kontrolle des Personals vor dem Betreten der sensiblen Teile („Critical Parts“) des Sicherheitsbereichs durch.

Neben der Abwehr äußerer Gefahren bedeutet auch die gesetzlich vorgeschriebene Sicherung des Flughafen-Betriebs für Fraport in der Praxis eine Vielzahl von Aufgaben. Beispielsweise gehört dazu die Sicherung von 31 Kilometern Eigentumsgrenze rund um das Flughafen-Gelände, von 25 Kilometern Außenzaun sowie der Zugänge zu den nicht-öffentlichen Bereichen. Im Falle von Krisensituationen wie zum Beispiel Anschlagsdrohungen hat Fraport darüber hinaus die Behörden zu unterstützen. Die Verantwortung für die im Luftverkehrsgesetz festgelegten Maßnahmen



„Über 52 Millionen Fluggäste im Jahr, mehr als 500 Unternehmen mit gut 68.000 Beschäftigten: Der Flughafen Frankfurt ist ein Gewerbestandort mit internationalem Flair und kaufkräftiger Kundschaft. Mir gefällt besonders die anspruchsvolle Architektur der Shopping-Malls.“

Stefanie Kreis, Inhaberin von Hairstyle International am Flughafen Frankfurt

zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen liegt bei den Airlines. In der Praxis übernimmt Fraport im Auftrag einzelner Fluggesellschaften Teile von deren Sicherungsaufgaben wie zum Beispiel den Check-in- oder Ticketkontrollen.

Zur Abwehr äußerer Gefahren, zur Sicherung des Flughafen-Betriebs sowie zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen sind am Flughafen Frankfurt im Rahmen der Sicherheitspartnerschaften mehr als 8.000 Menschen im Einsatz, deren Tätigkeiten

aufeinander abgestimmt und koordiniert werden müssen. Die Übernahme staatlicher Verantwortung im Rahmen des Frankfurter Modells oder von Sicherungsaufgaben der Airlines durch Fraport ermöglicht die direkte Einbindung der Sicherheitskontrollen in die Betriebsabläufe am Flughafen und führt zu optimierten Prozessen, von denen zum Beispiel die Passagiere in Form von geringen durchschnittlichen Wartezeiten bei den Sicherheitskontrollen profitieren.

Neue EU-Vorschriften mit Security-Relevanz

Als Reaktion auf die Ereignisse des 11. September hat die Europäische Union die Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt kontinuierlich verschärft. Neu ist etwa eine Verordnung, die eine obligatorische Kontrolle von Flughafen-Personal vorsieht, bevor es sensible Sicherheitsbereiche („Critical Parts“) betritt. Stufenweise werden immer größere Flughafen-Areale als Critical Parts klassifiziert. Seit Januar 2006 müssen zumindest all jene Bereiche in die strengen Kontrollen einbezogen werden, die von Passagieren betreten werden; beispielsweise auch Fluggastbrücken, Flugzeuge und Passagierbusse. Ab Juli 2009 müssen auch jene Bereiche eingeschlossen werden, in denen sich kontrolliertes Reisegepäck befindet, das nicht physisch gesichert ist. Das bedeutet für den Flughafen Frankfurt, dass sämtliches Personal durchsucht werden muss, das mit bereits kontrolliertem Gepäck oder Passagieren jenseits der Sicherheitskontrollen in Berührung kommen könnte.

Fraport hat mit umfangreichen Investitionen in die Sicherheitsinfrastruktur sichergestellt, dass die entsprechende Richtlinie bereits 2006 im für Juli 2009 vorgesehenen vollem Umfang umgesetzt wird: Statt für eine Übergangsphase intensiv zu kontrollierende Insellösungen zu schaffen, wurden bereits zum 1. Januar 2006 die Critical Parts auf den gesamten Vorfeldbereich ausgeweitet. Alle Personen (Mitarbeiter, Kunden, Anlieferer usw.), die den Vorfeldbereich betreten wollen, werden seitdem einschließlich ihrer mitgebrachten Gegenstände, ihrer Fahrzeuge und gegebenenfalls deren Ladung an den Zugängen beziehungsweise Zufahrten zum Vorfeld kontrolliert. Um die schiere Menge der durchzuführenden Kontrollen bewältigen zu können – jede Woche werden im Durchschnitt weit über 170.000 Zutritte von Fahrzeugen oder Personen in den Vorfeldbereich verzeichnet – wurde die Zahl der von Sicherheitspersonal besetzten Vorfeldtore von zwölf auf acht reduziert. Zugleich wurden die an den acht verbleibenden Toren vorhandenen Kontrollanlagen in ihrer Kapazität so verstärkt, dass die vorgeschriebenen Kontrollen ohne nennenswerte Beeinträchtigung des Verkehrsflusses bewältigt

werden können. Das Investitionsvolumen für die notwendigen baulichen Maßnahmen lag in 2005 bei 12,2 Millionen Euro, im Zeitraum 2006 bis 2015 werden weitere 38 Millionen Euro in Critical Parts investiert.

Eine zweite neue EU-Regelung ist das sogenannte Vermischungsverbot. Demnach sind nach dem EU-Standard kontrollierte Fluggäste von nicht nach EU-Standard kontrollierten Passagieren räumlich zu trennen. In der Vergangenheit entschieden die jeweiligen nationalen Behörden, welche Passagiere bei Ankunft einen abermaligen Sicherheitscheck durchlaufen mussten. Kontrolliert wurden ankommende Passagiere nur bei konkreten Bedenken, sodass ein Großteil der Passagiere in Frankfurt ohne erneute Kontrolle umsteigen konnte. Nach der neuen EU-Verordnung müssen alle Fluggäste bei Ankunft erneut überprüft werden, die von einem Flughafen abgeflogen sind, der außerhalb der EU (mit Ausnahme der Schweiz, Islands und Norwegens) liegt. Diese Verordnung, die für einen Hub-Flughafen mit hohem Umsteigeranteil eine deutliche Steigerung der Anzahl der zu kontrollierenden Fluggäste bedeutet, bezieht auch das entsprechende Transfergepäck mit ein.

Das neue Safety Management System

Seit dem 24. November 2005 ist gemäß einer Vorgabe der ICAO (International Civil Aviation Organization) für alle internationalen Flughäfen ein „Safety Management System“ (SMS) obligatorisch. Ziel des SMS ist es, durch systematische Anstrengungen Unfälle, Vorfälle und Betriebsstörungen zu vermeiden und damit die betriebliche Sicherheit auf der Luftseite des Flughafens zu erhöhen. Die Notwendigkeit für ein SMS ergibt sich aus Sicht der ICAO aus dem großen Spektrum an möglichen Vorfällen, die zu größeren Problemen bei der Betriebssicherheit oder sogar zu schwerwiegenden Unfällen mit erheblichen Folgen in Form von Kosten und Imageschäden für den Luftverkehr führen können.

Den Start des Projekts zur Einführung des SMS am Flughafen Frankfurt bildete die systematische Dokumentation sämtlicher bereits bestehender und relevanter Verfahrensweisen

und Vorschriften. Der nächste Schritt galt der Formulierung einer nachhaltigen „Safety Policy“, in der klare, unternehmensweite Grundsätze und Bekenntnisse durch die Unternehmensführung festgelegt wurden und die Sicherheitsziele sowie einen unternehmensweit einheitlichen organisatorischen Rahmen vorgibt.

Die Verantwortung für das SMS trägt der Safety Manager, dessen wichtigste Aufgabe es ist, Ansprechpartner für alle flugbetrieblichen Fragen mit Safety-Relevanz zu sein. Hierfür hält er unter anderem engen Kontakt zu Luftfahrtorganisationen, Behörden und anderen Experten am Standort. Zu seiner Unterstützung wurde das Safety-Team gebildet, das er führt und koordiniert. Wichtigstes Ziel des SMS ist die Etablierung einer noch stringenteren Sicherheitskultur am Flughafen Frankfurt. Jeder Mitarbeiter – insbesondere auf der Luftseite – muss, unabhängig für welchen Arbeitgeber er tätig ist, potenzielle Risiken und Gefahren in seinem Arbeitsumfeld kennen, den Umgang damit beherrschen und gegebenenfalls erkannte Schwachstellen oder Gefahren an den Safety Manager melden können. Angesichts von rund 68.000 Beschäftigten am Airport Frankfurt bedeutet dies einen erheblichen Trainingsaufwand, dessen Nachhaltigkeit langfristig durch ein eLearning Tool unterstützt wird.

Regelmäßige Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen

Neben dem deutschen Staat, der alle drei Jahre am Flughafen Frankfurt ein umfassendes Sicherheitsaudit durchführt, schreibt die EU-Luftverkehrsverordnung regelmäßige Kontrollen durch EU-Inspektoren vor. Darüber hinaus führen die beiden internationalen Luftfahrtorganisationen ECAC (European Civil Aviation Conference) und ICAO auf freiwilliger Basis Inspektionen und Audits von Flughäfen durch. Die letzten EU-Inspektionen wurden in den Jahren 2004 und 2005 in drei Schritten durchgeführt.

Die wachsenden Anforderungen an das Sicherheitsmanagement bedeuten für den Flughafen Frankfurt einen ständig steigenden Aufwand. Zugleich ist der Luftverkehr heute

eine in hohem Maße wettbewerbsintensive Branche. Die Fluggesellschaften akzeptieren daher eine komplette Einrechnung der steigenden Sicherheitskosten in die Flughafen-Entgelte nicht mehr. Durch die Optimierung von Prozessen ist es in der Vergangenheit gelungen, den Kostenanstieg im Sicherheitsbereich auf ein vergleichbares Niveau mit der Ausweitung der Aufgaben, unterproportionales Niveau zu begrenzen. Es wird auch in Zukunft eine zentrale Aufgabe des Fraport-Sicherheitsmanagements bleiben, wachsende Sicherheitsanforderungen mit kosteneffizienten Lösungen zu befriedigen, denn unsere Kunden fordern von uns Sicherheit, Effizienz und Qualität zu wettbewerbsfähigen Konditionen.



„Kundenorientierung haben wir bei unseren Konzern-Zielen in Leistungsstärke übersetzt. Darauf aufbauend wurden Sicherheit, Effizienz und Qualität als die Schlüssel zu Kundenzufriedenheit und Erfolg im globalen Wettbewerb der Flughafen-Betreiber definiert. Sicherheit, Effizienz und Qualität wollen wir kontinuierlich verbessern und unseren Marktanteil im Airport-Business so weiter steigern.“

Dr. Wilhelm Bender,
Vorstandsvorsitzender



Aktiv für die Region



Susanne Hufmann und Günter Könitzer,
Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz

**Wirtschaftliche Prosperität und ein intaktes Umfeld sind kein Widerspruch:
Als bedeutender Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor übernimmt Fraport
Verantwortung in der Region Rhein-Main. Ein vielfach ausgezeichnetes
Umweltmanagement und unser gesellschaftliches Engagement bilden das
Fundament unseres Wirkens.**

Engagiert für Umwelt und Gesellschaft

Der Flughafen Frankfurt ist eine der zehn wichtigsten Luftverkehrsdrehscheiben der Welt. Die stetig steigende Mobilität der Menschen und die Globalisierung der Wirtschaft sorgen für eine weiter wachsende Nachfrage im internationalen Luftverkehr. Für das Umweltmanagement von Fraport bedeutet das im Hinblick auf die Vereinbarung von Ökonomie und Ökologie neue Herausforderungen. Deshalb entwickeln wir unsere Umweltschutzaktivitäten und unser Engagement für die Region kontinuierlich weiter, um ein gesundes Unternehmenswachstum zu ermöglichen.

In ihrer neuen Unternehmensvision hat die Fraport AG Nachhaltigkeit als Konzern-Ziel formuliert: „Wir wirtschaften nachhaltig und richten unser unternehmerisches Handeln an ökonomischen, sozialen und ökologischen Kriterien aus.“ Bei der Umsetzung dieses Ziels bildet der Umweltschutz ein Kernelement, zumal Fraport in diesem Bereich bereits seit Jahrzehnten besonders aktiv ist. Um unserer Vorreiterrolle auch weiterhin gerecht zu werden, gilt es, unsere Umweltschutzmaßnahmen systematisch voranzutreiben.

Verantwortung für die Region

Fraport steht vor der schwierigen strategischen Aufgabe, das große Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt im Einklang mit den oftmals divergierenden Interessen ihrer Stakeholder – Kunden, Beschäftigte, Aktionäre und Bewohner der Region – zu entwickeln und zu steuern. Dabei sind wir uns unserer Verantwortung für die Region und ihre Bevölkerung stets bewusst. Für uns ergibt sich daraus vor allem die Verpflichtung, die natürlichen Lebensgrundlagen durch besonderes Engagement für Umweltschutz und Umweltverträglichkeit zu erhalten.

Fraport nimmt diese Verantwortung nicht nur auf dem Flughafen-Gelände wahr, sondern bezieht das Umland bei den Umweltschutzmaßnahmen bewusst mit ein. Über unsere Rolle als Wachstumsmotor im Rhein-Main-Gebiet hinaus engagieren wir uns zudem gesellschaftlich in den Bereichen Bildung, Sport, Kultur und Gesundheit.

Wachstum und Umweltbelastung entkoppeln

Unser Ziel ist es, die mit der Entwicklung des Luftverkehrs verbundenen Belastungen von Natur, Umwelt und Menschen auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren und so Wach-



„Der Fraport-Umweltfonds fördert eine Vielzahl von Projekten in der Region. Wir halten den Kontakt zu den Verantwortlichen und gewährleisten so eine zielgerichtete Mittelverwendung. Für mich persönlich ist es eine große Motivation, den Fortschritt von Projekten langfristig zu begleiten.“

Rainer Gomolluch, Nachbarschaftspflege, zuständig für den Umweltfonds

tum und Umweltbelastung weitgehend zu entkoppeln. Kernpunkte sind für uns dabei die Transparenz unserer Entscheidungen und Aktivitäten, der Dialog mit Umland und Öffentlichkeit sowie freiwillige Leistungen der Fraport AG, mit denen wir uns über die gesetzlichen Auflagen hinaus für nachhaltiges Wirtschaften einsetzen.

Intensiver Dialog mit den Nachbarn

Dem Dialog mit der Öffentlichkeit räumen wir einen hohen Stellenwert ein, um den Flughafen Frankfurt im Konsens mit der Bevölkerung weiterzuentwickeln. Der Austausch mit unseren Nachbarn hilft uns, mehr über deren Bedürfnisse zu erfahren und diese besser berücksichtigen zu können. Es ist unsere Überzeugung, dass die Fragestellungen im Spannungsfeld zwischen Ökonomie, Ökologie und Sozialem eine partnerschaftliche Entwicklung effizienter Lösungsstrategien erfordern.

Das Regionale Dialogforum (RDF), das auf eine Forderung der Mediation zum Flughafen-Ausbau zurückgeht, spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Es dient dazu, den laufenden Genehmigungsprozess bürgernah zu begleiten. Alle wichtigen gesellschaftlichen Gruppen aus dem Umland, die vom Flughafen Frankfurt und dem Ausbau betroffen sind, nehmen daran teil. Die Umweltauswirkungen des Flughafens spielen dabei eine zentrale Rolle. Ziel des Forums ist, die Meinungen der Bürgerinnen und Bürger zum Flughafen, zum Ausbau und zu Fragen wie dem Nachtflugverbot aufzugreifen. Weitere Informationen zum Dialogforum sind unter www.dialogforum-flughafen.de verfügbar.

Eine Vielzahl von Maßnahmen und Veranstaltungen dient dazu, die Menschen im Umland so umfassend und zielgruppengerecht wie möglich über die Aktivitäten am Flughafen zu informieren und sie zum Dialog zu ermuntern. Fraport kommt dem Informationsbedürfnis aller Stakeholder mit Angeboten wie dem Regionalen Dialogforum, dem

Flughafen-Infobus und durch Publikationen wie der Umwelterklärung, dem Fluglärmreport oder dem Lufthygienischen Jahresbericht nach. Zusätzlich stehen im Internet aktuelle Veröffentlichungen zur Verfügung. Außerdem bietet das Infofon von Fraport Bürgern die Möglichkeit zur Information über den Ausbau und zu Fluglärmbeschwerden.

Auf Erfolgen aufbauen

Die Weiterentwicklung unseres Unternehmens im Dialog mit dem Umfeld zählt zu den in der Umweltpolitik der Fraport AG bereits 1999 formulierten Grundsätzen, die im Jahr 2005 an die neue Unternehmensvision angepasst wurden. Die Umweltpolitik dient unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Leitlinie, um den Umweltschutz in allen Unternehmensbereichen gemeinsam voranzubringen. Mehr Informationen zur Umweltpolitik bietet die Umwelterklärung der Fraport AG, die unter www.fraport.de im Bereich „Umwelt“ unter dem Menüpunkt „Umweltmanagement“ als Download erhältlich ist.

Bei der Umsetzung seiner Umweltschutzprinzipien kann Fraport auf eine langjährige Tradition und eine solide Ausgangsbasis aufbauen: Bereits 1972 erklärte die Vorläufergesellschaft der heutigen Fraport AG den Umweltschutz zum Unternehmensgrundsatz. Seitdem haben wir viel erreicht. Heute verfügt der Flughafen Frankfurt über ein geprüftes Umweltmanagement. Es ist nach ISO 14001 zertifiziert und nach der europäischen Verordnung zum „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS) validiert und erfüllt damit einen sehr hohen Umweltstandard. Wesentliche Ziele von EMAS sind die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen, die kontinuierliche und messbare Verbesserung der Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit.

Im Jahr 2005 wurde das Umweltmanagement der Fraport AG vom Airports Council International (ACI-Europe) mit dem „Europe Best Airport Award“ für Großflughäfen ausgezeichnet. Darüber hinaus erhielt Fraport 2006 den Deutschen Umwelt Reporting Award (DURA) für den besten Umweltbericht von der Deutschen Wirtschaftsprüferkammer. Ebenfalls im Jahr 2006 wurde die Fraport AG als einziges deutsches Unternehmen neu in den FTSE-4Good-Index aufgenommen. Damit gehört Fraport zu den Unternehmen weltweit, die vor allem aufgrund ihres nachhaltigen Umweltmanagements und des positiven Stakeholder-Dialogs als sehr gut bewertet wurden. Die Weiterentwicklung des Umweltmanagements steht für Fraport ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit, die in den letzten Jahren in das Zentrum der Konzern-Strategie gerückt ist.

Die Umweltstrategie von Fraport

Zur weiteren Verbesserung unserer Umweltschutzaktivitäten setzen wir mit unserer Umweltstrategie in den folgenden Jahren klare Schwerpunkte:

- Wir schaffen nachhaltige und entsprechend belegbare Umweltleistungen.
- Wir arbeiten an einer optimierten Relation von Umweltbelastung und Wachstum.
- Wir stellen Umweltauswirkungen und unsere Aktivitäten dar und stehen im Dialog mit der Öffentlichkeit.
- Wir sehen uns als verantwortungsbewusster Partner der Region und richten unser Denken und Handeln danach aus.
- Wir werden unsere „grüne Seite“ weiter kultivieren und verstärkt in die Öffentlichkeit einbringen.

Umweltkennzahlen machen Entwicklung sichtbar

Voraussetzung für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Umweltmanagements ist eine fundierte Datenbasis, die nachprüfbar einen genauen Überblick über das Erreichte und Verbesserungspotenziale bietet. Zu diesem Zweck hat Fraport ein System von Umweltkennzahlen entwickelt, das signifikante Informationen bei-

spielsweise zu Fluglärm, Luft, Verkehr, Energie, Trink- und Brauchwasser, Abwasser, Grundwasser, Gefahrstoffen und Abfall beinhaltet.

Als Basis zur Bewertung der Umweltauswirkungen und als Entscheidungsgrundlage für das Management erfasst die Fraport AG jährlich Umweltdaten. Diese werden zu Umweltkennzahlen zusammengefasst und dienen der Weiterentwicklung unserer Umweltleistungen. Charakteristische Umweltkennzahlen werden regelmäßig in den Umwelterklärungen der Fraport AG veröffentlicht: zu beziehen unter [Fraport AG, UKM-IK, 60547 Frankfurt am Main](#) oder unter www.fraport.de.

Umweltwirkungen und -maßnahmen

Fluglärm

Weltweit steigt das Luftverkehrsaufkommen. Auch am Flughafen Frankfurt sind bei den Passagierzahlen und beim Frachtaufkommen hohe Zuwächse zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund stellt es für das Umweltmanagement von Fraport eine große Herausforderung dar, wachsendes Verkehrsaufkommen und Lärmbelastung langfristig zu entkoppeln und die Fluglärmbelastung des Umlands möglichst gering zu halten.

Grundlegende Erkenntnisse über die Entwicklung der Fluglärmbelastung liefert die Fluglärmüberwachungsanlage am Flughafen Frankfurt. Seit mehr als 40 Jahren wird im Umland des Airports kontinuierlich der Fluglärm gemessen. Mittlerweile sind 26 stationäre und drei mobile Messstationen sowie ein Messbus im Einsatz. Im Jahr 2004 wurde das Fluglärmfassungssystem – eines der größten in Europa – zum wiederholten Mal umfassend modernisiert. Nun können Radardaten der Deutschen Flugsicherung (DFS) bei der Zuordnung von Flugbewegung und Lärmereignissen genutzt werden. Automatisch erkennt das System, welche Flugbewegung welches Messereignis ausgelöst hat.

Entwicklung der Fluglärmsituation

In den letzten 15 Jahren (1990 bis 2005) ist die Zahl der Gesamt-Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt um mehr als 44 Prozent angestiegen. Je nach weltpolitischer Lage war auch ein Anteil von bis zu über fünf Prozent an Militärfügen dabei. Da die US-Air Force ihre Aktivitäten ab 2006 nach Ramstein verlagert hat, fallen nun die Militärfüge weg, die insbesondere auch nachts einen relativ hohen Anteil hatten.

Auf Basis der ermittelten Fluglärm- und Dauerschallpegel $L_{eq}(4)$ gemäß dem Fluglärmgesetz errechnet. Die Entwicklung der Messergebnisse seit 1988 zeigt, dass trotz einer deutlichen Zunahme der Flugbewegungen die Lärmimmissionen am Boden reduziert werden konnten. Dies lässt sich vor allem auf den Austausch älterer Flugzeuge durch neue, deutlich lärmärmere Maschinen zurückführen. Seit Ende der 90er-Jahre tendieren die Fluglärm-messergebnisse infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens jedoch wieder nach oben, wobei von 2002 bis 2004 der Irak-Krieg zu einer beträchtlichen Erhöhung der Zahl militärischer Flugbewegungen führte.

Innerhalb einer kurzen Zeitspanne einen allgemeinen Entwicklungstrend der Fluglärm-messwerte zu erkennen, wird durch die schwankende Betriebsrichtungsverteilung auf dem Parallelbahnsystem erschwert. Statistisch gesehen wird durchschnittlich 75 Prozent der Zeit Betriebsrichtung 25/Abflug Richtung Westen und in 25 Prozent der Zeit Betriebsrichtung 07/Abflug Richtung Osten durchgeführt. Aber gerade in den vergangenen Jahren gab es hier größere Abweichungen: So lag der Westbetriebsanteil 2004 bei 77 Prozent und 2005 bei 68 Prozent.

Aktiver Schallschutz

Für Fraport hat die Bekämpfung des Fluglärms Priorität. Jedoch können wir als Flughafen-Betreiber auf die von den Flugzeugen ausgehende Lärmbelastung nur indirekt Einfluss nehmen. Fraport gelingt dies durch eine lärm-differenzierte Entgeltordnung, die

geräuscharme Flugzeuge begünstigt und laute Flugzeugtypen belastet. Hierzu unterscheidet unsere Entgeltordnung seit 2001 sieben Lärmkategorien, die alljährlich auf Grundlage der Messergebnisse der Fluglärm-messanlage neu definiert werden.

Auf diesem Wege konnten die Fluggesellschaften dazu bewegt werden, verstärkt geräuscharmere Maschinen einzusetzen – insbesondere nachts, da dann für laute Flugzeuge nochmals zusätzliche Entgelte erhoben werden. Außerdem wurde mit dem Sommerflugplan 2002 eine so genannte Lärmkontingentierung in Form eines Punktekontos zur Lärm-minderung während der Nacht von 23 bis 5 Uhr eingeführt. Seitdem ist das jeweils für den Sommer- beziehungsweise Winterflugplan festgesetzte Lärm-punktekontingent am Flughafen Frankfurt regelmäßig unterschritten worden, was sich vor allem auf einen Rückgang der Slot-Nachfrage in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr zurückführen lässt.

Mit der Inbetriebnahme der geplanten Landebahn Nord-West wird sich die Situation bei den Nachtflügen grundlegend verändern, da vorgesehen ist, ab diesem Zeitpunkt für den gesamten Flughafen Frankfurt ein Nachflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr einzuführen.

Lärmoptimierte Flugrouten

Durch eine Optimierung der Flugrouten konnte die Beeinträchtigung durch Fluglärm weiter vermindert werden. So müssen die Flugzeuge lärmoptimierte Standardabflugrouten einhalten und dürfen diese erst ab einer definierten Mindesthöhe, die zuletzt im September 2004 erhöht worden ist, verlassen. Darüber hinaus stellen CDA-Anflugverfahren (Continuous Descent Approach = kontinuierliches Sinkflugverfahren), die seit April 2005 am Flughafen Frankfurt getestet werden, ein Instrument der Lärmreduktion dar. Dabei erfolgt der Anflug bereits ab einer größeren Flughöhe im Gleitflug, wobei die Triebwerke im Leerlauf arbeiten. Aufgrund eines notwendigen hohen Sicherheitsabstands der Flugzeuge kann dieses Verfahren nur bei geringer Verkehrsdichte in der Nacht eingesetzt werden.

Passiver Schallschutz

Der passive Schallschutz – die Lärmverringerng durch Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden – ist ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten von Fraport. Im Jahr 1983 startete das erste passive Schallschutzprogramm der Flughafen Frankfurt/Main AG, der Vorgängergesellschaft von Fraport.

Das gegenwärtige passive Schallschutzprogramm der Fraport AG geht auf eine Empfehlung der Mediation zum geplanten Flughafen-Ausbau zurück, die von Fraport umgehend aufgegriffen worden ist. Insgesamt sind dafür rund 76 Millionen Euro eingeplant worden. Im Rahmen des Programms, das rund 17.500 Haushalten in 15 Städten und Gemeinden rund um den Flughafen offen steht, werden in Wohnungen die zum Schlafen geeigneten Räume unter anderem mit schallisolierten Fenstern und Rollladenkästen sowie Lüftern ausgestattet. Zudem umfasst das Programm auch besonders schutzwürdige Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Altenpflegeheime.

Die Antragsfrist für das im Frühjahr 2002 gestartete Schallschutzprogramm endete am 26. April 2006. Bis Ende 2005 waren bei der Fraport AG 4.048 Anträge eingegangen. Zuvor hatten wir bereits mit 3.301 Antragstellern Vereinbarungen über Kostenerstattungen für Schallschutzmaßnahmen getroffen. Dabei ging es um insgesamt 7.306 Wohneinheiten im Umfeld des Flughafens. Allein hierfür wendet Fraport rund 25,8 Millionen Euro auf.

Fraport-Casa-Programm gestartet

Im Januar 2005 hat die Fraport AG ihr freiwilliges Immobilienankauf- und -ausgleichsprogramm „Fraport-Casa“ gestartet, um die Beeinträchtigungen für die Mitbürgerinnen und Mitbürger in den Anrainergemeinden des Flughafens in Grenzen zu halten. Es betrifft

Wohnimmobilien, die in weniger als 350 Metern Höhe überflogen werden und richtet sich in erster Linie an Immobilieneigentümer, die in Unkenntnis der geplanten neuen Landebahn Nord-West gebaut oder Wohneigentum erworben haben. Das Casa-Programm berücksichtigt insgesamt mehr als 1.200 Gebäude.

Luft

Neben Beeinträchtigungen durch Fluglärm werden vor allem die Auswirkungen des zunehmenden Luftverkehrs auf die Erdatmosphäre und die Klimaentwicklung intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert. Zwar ist der Anteil des Luftverkehrs am von Menschen verursachten Klimawandel relativ gering – er liegt derzeit schätzungsweise bei dreieinhalb bis vier Prozent – doch gilt es trotzdem, die Auswirkungen durch den Luftverkehr zu reduzieren.

Hauptverursacher der Emissionen am Flughafen Frankfurt ist der Flugbetrieb, gefolgt von Abfertigungsvorgängen und Vorfeldverkehr sowie dem Straßenverkehr auf den Zubringerstraßen von den Autobahnen zum Flughafen. Der Beitrag stationärer Quellen fällt dagegen gering aus, da die meisten Flughafen-Gebäude über das Fernwärmenetz versorgt werden.

Emissionsentwicklung

Die langfristige Entwicklung der Emissionsmengen zeigt, dass sowohl beim Kohlenmonoxid (CO) als auch bei den Kohlenwasser-

Jährliche Luftschadstoffemissionen des Flugverkehrs am Standort FRA bis in 300 Meter Höhe

in Tonnen	2001 ¹⁾	2003	2004	2005
NO _x	2.416	2.382	2.486	2.725
HC	681	644	654	686
CO	2.689	2.599	2.653	2.889
SO ₂	164	166	171	184
CO ₂	645.750	652.312	672.023	725.493



„Im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms der Fraport AG wurden in meiner Wohnung Schallschutzfenster, Rolllädenkastendämmungen und Schalldämmlüfter eingebaut. Das Resultat: Eine deutliche Verringerung der Fluglärmbelastung und erholsamer Schlaf.“

Albert Schleidt, Flörsheim am Main

stoffen (HC) die absoluten Mengen deutlich reduziert werden konnten, während der Schwefeldioxydausstoß (SO₂) auf niedrigem Niveau annähernd gleich blieb. Dagegen war bei den Stickoxidemissionen ein Anstieg zu verzeichnen.

Inzwischen werden über die bisher durchgeführten Sonderuntersuchungen hinaus die jährlichen Emissionen des Flugverkehrs routinemäßig ermittelt und in der Umwelterklärung veröffentlicht.

Flughafen Frankfurt im Vergleich zum Umland

Im landesweiten Emissionskataster des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie sind auch die Emissionen aus der Umgebung des Flughafens erfasst. Ein Vergleich für das Jahr 2000 zeigt, dass der Anteil der vom Flughafen ausgehenden Emissionen an der Gesamtemission in der Region Untermain sehr niedrig ausfällt. Dabei wurden Freisetzungen (Emissionen) bis 300 Meter Höhe erfasst, die am meisten zur bodennahen Luftschadstoffbelastung (Immissionen) beitragen²⁾.

¹⁾ Aus dem Gutachten G13.1 im Planfeststellungsverfahren

²⁾ Entsprechend der 5. Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsgesetz

Luftqualität vor Ort

Die am Flughafen Frankfurt freigesetzten Emissionen und Schadstoffe aus anderen Quellen, zum Beispiel Kraftfahrzeugverkehr, Industrie und Hausbrand, bilden zusammen die Gesamt-Immission. Diese ist für die Luftqualität im Umfeld des Airports entscheidend. Die kontinuierlichen Immissionsmessungen am Flughafen werden auch durch die nahen Autobahnen beeinflusst und liefern Werte, wie sie für städtische Bereiche typisch sind. Das Konzentrationsniveau liegt dabei meist deutlich unterhalb der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, die zum Beispiel in Wohngebieten einzuhalten wären.

Schadstoffreduktion durch Innovation

Fraport setzt zur Schadstoffreduktion insbesondere beim Vorfeldverkehr sowie beim Luftverkehrsmanagement an. Auch künftig wird Fraport die mobilen Arbeitsmaschinen regelmäßig gegen emissionsärmere Nachfolgermodelle austauschen. Der Bestand der mobilen Arbeitsmaschinen beträgt 2005 über 900 Einheiten. Im Jahr 2005 wurden 97 mobile Arbeitsmaschinen ersetzt. Bis Ende 2006 ist der Austausch von über 190 mobilen Arbeitsmaschinen geplant.

Zum Jahresende 2006 ist geplant, im Rahmen eines von der EU geförderten Pilotprojekts erstmals mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge einzusetzen. Ferner soll die neue Software Plandis (Planungs- und Dispositionssystem) den Vorfeldverkehr und Abfertigungsprozesse effizienter gestalten, so dass Leerfahrten vermieden werden.

Zudem wurde die 400-Hertz-Bodenstromversorgung inzwischen an insgesamt 109 Flugzeugpositionen ausgebaut. Dadurch konnten die Laufzeiten der Hilfstriebwerke der Flugzeuge beziehungsweise dieselbetriebener Ground Power Units reduziert werden. Für 2006 haben wir geplant, weitere Flugzeug-

positionen damit auszustatten. Langfristig ist für alle Positionen eine stationäre oder mobile elektrische Stromversorgung vorgesehen.

Der Kerosinverbrauch der Flugzeuge soll ab 2006 zudem durch ein effizientes Departure Management gesenkt werden, das mit einer neuen Software Status von Flugzeugen vor dem Abflug verringert.

Reduzierung des Ressourcenverbrauchs

Energie

Ein möglichst sparsamer Umgang mit Ressourcen leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zum Erhalt der Lebensqualität zukünftiger Generationen. Der Energiebedarf des Flughafens Frankfurt – mit rund

Energieträger am Flughafen Frankfurt Gesamtverbrauch	
Gesamtenergieverbrauch ¹⁾ (Mio kWh)	
1996	911,1
1997	867,2
1998	895,2
1999	899,3
2000	938,1
2001	1.009,0
2002	1.045,2
2003	1.084,6
2004	1.088,1
2005	1.084,4

¹⁾ Strom, Fernwärme, Gas, Fernkälte, Heizöl

68.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte Deutschlands – entspricht mit einem Gesamtverbrauch an Strom, Wärme und Kälte von knapp über 1.000 Millionen Kilowattstunden dem einer Stadt mit zirka 100.000 Einwohnern. Die Fraport AG und die Lufthansa AG sind die Hauptabnehmer.

Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur des Flughafens wie die Weiterentwicklung der CargoCity Süd zu einem modernen Dienstleistungsstandort haben in den vergangenen Jahren zu einer erhöhten

Energienachfrage geführt. Nach einer rückläufigen Tendenz bis zum Jahr 2000 stieg der Gesamtenergieverbrauch in der Zeit danach wieder an.

Verbesserung der Energieeffizienz

Im Jahr 2005 hielt die rückläufige Tendenz des spezifischen Energieverbrauchs (Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit) von noch 16,8 Kilowattstunden je Verkehrseinheit im Jahr 2003 auf 15,7 im Jahr 2004 und 15,2 im Jahr 2005 an. Insgesamt betrachtet konnte die Energieeffizienz in den letzten zehn Jahren trotz höherer Nachfrage kontinuierlich verbessert werden: Während die Zahl der Verkehrseinheiten seit 1995 um ein Drittel anstieg, wuchs der Energiebedarf lediglich um ein Viertel.

Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit	
spez. Energieverbrauch (kWh/VE)	
1996	17,2
1997	15,8
1998	15,8
1999	14,8
2000	14,2
2001	15,7
2002	16,2
2003	16,8
2004	15,7
2005	15,2

Eine Erhöhung der Energieeffizienz ist durch die Verbesserungsmaßnahmen bei den Terminals 1 und 2 als größten Energieabnehmern zu erwarten. So ist beispielsweise die Steuerung der Klimaanlage ab Sommer 2005 für Terminal 2 bedarfsgerecht modifiziert worden, während für Terminal 1 eine Optimierung der Technikzentralen geplant ist. Dennoch wird der absolute Gesamtenergiebedarf des Flughafens in den kommenden Jahren angesichts bereits laufender sowie geplanter Ausbautätigkeiten weiter ansteigen. Umso

intensiver werden wir daran arbeiten, den relativen Energieverbrauch in Bezug auf die Verkehrseinheiten zu vermindern.

Wasser

Beim Trinkwasserverbrauch gibt es in den letzten Jahren trotz steigender Verkehrszahlen keine großen Veränderungen. Im Jahr 2005 lag er bei 1,6 Millionen Kubikmetern. Dies wird durch einen stetigen Ausbau der Brauchwasserversorgung ermöglicht. Der Brauchwasseranteil erhöhte sich von 1996 bis 2005 von knapp drei auf acht Prozent. Im Jahr 2005 konnte Fraport so den Trinkwasserverbrauch am Flughafen auf 22,5 Liter pro Verkehrseinheit senken. Zukünftig ist geplant, das Brauchwassernetz auf alle geeigneten Flughafen-Bereiche auszudehnen.

Auch bei der Abwassermenge sind keine nennenswerten Veränderungen zu beobachten. Die Schmutzwassermenge lag 2005 bei 1,58 Millionen Kubikmeter, wobei die Belastung des Schmutzwassers etwa 45.000 Einwohnergleichwerten (EWG) entspricht. Diese EWG repräsentieren die tägliche organische Belastung durch eine entsprechende Zahl von Einwohnern. 45.000 EWG sind ein guter Wert in Anbetracht von rund 68.000 Beschäftigten sowie durchschnittlich 143.000 Passagieren pro Tag.

Seit 2002 geht das Schmutzwasseraufkommen insgesamt sowie bezogen auf die Verkehrseinheiten zurück. Ein weiterer Rückgang erfolgt im Jahr 2006 angesichts der Auflösung der US-Air Base am Standort Flughafen. Durch ein dichtes Netz von Messstellen und permanente Kontrollen sorgt Fraport außerdem beim Grundwasser für ein Höchstmaß an Sicherheit und führt bei Bedarf Sanierungsmaßnahmen durch.

Abfall

Umweltschutz bedeutet in Sachen Kreislauf- und Abfallwirtschaft bei der Fraport AG nicht nur die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen, sondern die Integration in das gesamtunternehmerische Handeln, in Kooperation mit unseren Kunden, Lieferanten und Entsorgungspartnern. Dazu richtet die Fraport AG ihr Vorgehen in der Abfallwirtschaft nach klaren Prinzipien aus:

Die Fraport AG handelt schon seit langem gemäß der Zielhierarchie „Vermeiden. Verwerten. Beseitigen“ und steigert die Quoten der Wiederverwertung kontinuierlich. Die Verwertungsquote liegt bei den am Flughafen Frankfurt anfallenden Abfällen mit 88 Prozent auf einem konstant hohen Niveau.

Im Jahr 2005 hat die Fraport AG rund 21.400 Tonnen Abfall (ohne Boden- und Bauschuttabfälle) entsorgt. Dies bedeutet einen im Vergleich zum Vorjahr leichten Rückgang der Abfallmenge. Die Gesamtabfallmenge betrug 2005 pro Verkehrseinheit 0,30 Kilogramm.

Vernetzung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr

Einen entscheidenden Beitrag zur Vermeidung von Umweltbelastungen leistet am Flughafen Frankfurt die Vernetzung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr, die so genannte Intermodalität. Sie stellt ein zentrales Instrument dar, um angesichts eines wachsenden Verkehrs- und Passagieraufkommens die Verkehrsströme im Sinne des Umweltschutzes zu optimieren und so den Ausstoß klimaverändernder Gase wie CO₂ zu reduzieren.

Bereits heute ist der Frankfurter Flughafen die internationale Luftverkehrsdrehscheibe mit der wohl weltweit besten Anbindung an

das Schienennetz. Gemäß seiner Unternehmensvision treibt Fraport die Entwicklung des Flughafens zur „intermodalen Drehscheibe“ weiter konsequent voran, da sie sowohl unter Umweltgesichtspunkten als auch im Hinblick auf die zukünftige Geschäftsentwicklung ein großes Innovationspotenzial bietet.

Durch unser intermodales Verkehrskonzept fördern wir die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Ein Meilenstein war in dieser Hinsicht am Standort Frankfurt die Inbetriebnahme des Fernbahnhofs mit Air-rail-Terminal für den Check-in direkt vor Ort im Jahre 1999. Sie führte zu einer erheblich verstärkten Nutzung der Bahn durch Passagiere, Besucher und Beschäftigte.

ICE gefragter Zubringer

Immer mehr Passagiere nutzen den ICE zur An- und Abreise. Sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen des Flughafens ist von 1999 bis 2005 von drei auf 16 Prozent gestiegen. Allein im Jahr 2005 nutzten den Fernbahnhof 4,3 Millionen Passagiere. Insgesamt verzeichnete der Schienenverkehr am Flughafen Frankfurt seit 1998 ein Wachstum um mehr als ein Drittel. Dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 5,3 Prozent. Im Jahr 2005 nutzten 36 Prozent aller Passagiere öffentliche Verkehrsmittel.

Zur Förderung des umweltfreundlichen Verhaltens aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellt die Fraport AG ein kostenloses Job-Ticket zur Verfügung. Im Jahr 2005 machten mehr als 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von diesem Angebot, das von Fraport monatlich mit zirka 190.000 Euro subventioniert wird, Gebrauch. Im Jahr 2005 lag der Anteil der etwa 68.000 Pendler am Standort FRA, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, bei 38,6 Prozent.

Intermodalität vergrößert Einzugsgebiet

Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bietet die effiziente Verknüpfung der Verkehrssysteme gerade angesichts des hohen Umsteigeranteils unter den Passagieren – die Umsteigerrate beträgt am Frankfurter Flughafen derzeit 53 Prozent – ein erhebliches Wachstumspotenzial. Durch die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn wird die Reisezeit zum Flughafen erheblich verkürzt und somit dessen Einzugsgebiet deutlich erweitert. Dies verschafft Fraport einen wichtigen Wettbewerbsvorteil, zumal 43 Prozent der deutschen Bevölkerung in einem Radius von 200 Kilometern um den Frankfurter Flughafen leben.

Der Flughafen wird seinen Wettbewerbsvorsprung als intermodale Drehscheibe zukünftig weiter ausbauen. Dazu werden zusätzliche Angebote im Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie die Ausweitung des Airrail-Service und des Code-Sharing von Deutscher Bahn und Fluggesellschaften beitragen, die den Verkauf integrierter Tickets, den Check-in an Bahnhöfen, einen durchgehenden Fluggepäcktransport und einen Wechsel von der Bahn auf das Flugzeug innerhalb von 45 Minuten ermöglichen.

Ökologischer Ausgleich für Baumaßnahmen

Seit Jahrzehnten ist der Flughafen Frankfurt der verkehrstechnische und wirtschaftsgeografische Mittelpunkt Deutschlands. In den letzten Jahren hat sich am Standort viel verändert, ständig werden auf dem Gelände Bau- und Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. Im Süden des Flughafen-Geländes entsteht die neue Werft für den Airbus A380 und der wachsende Luftverkehr erfordert eine Kapazitätserweiterung durch den geplanten Bau der neuen Landebahn Nord-West und eines dritten Passagierterminals.

Fraport kompensiert den Flächenverbrauch des Flughafens durch ökologische Ausgleichsmaßnahmen, um die Relation zwischen Umweltbelastung und Wachstum am Standort zu verbessern. Bevor es am Flughafen im Zuge von Erweiterungsmaßnahmen zu Rodungen kommt, müssen andernorts neue Waldflächen aufgeforstet werden.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen geht Fraport sowohl quantitativ als auch qualitativ über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Wir haben bis heute rund 20 Hektar mehr Wald angelegt als gesetzlich vorgeschrieben. Außerdem verfolgen wir stets das Ziel, Ausgleichsflächen mit besonders hoher Biotopqualität zu schaffen.

Referenzprojekt des Kompensationsprogramms von Fraport ist die Hohenaue am Altrhein in der Nähe von Trebur. Wir haben die zuvor intensiv landwirtschaftlich genutzte 100 Hektar große Fläche erworben und aufgeforstet. Seit 1998 ist die Hohenaue als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Weitere ökologische Ausgleichsmaßnahmen sind bereits geplant, beispielsweise am Hofgut Schönau bei Mainz-Bischofsheim sowie im Bereich des Naturschutzgebiets Mönchbruch.

Sicherheit am Standort Frankfurt

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung beinhaltet neben Umweltschutz auch Sicherheitsmaßnahmen. Die ohnehin schon hohen Sicherheitsstandards des Flughafens Frankfurt und der Airlines wurden nach den Anschlägen des 11. September weiter erhöht. Inzwischen sind dort insgesamt mehr als 7.000 Beschäftigte mit Sicherheitsaufgaben betraut.

Die Flughafen-Feuerwehr von Fraport mit ihren 170 Einsatzkräften steht rund um die Uhr für den Brand- und Umweltschutz bereit. Notfallambulanz und Rettungsdienst

kümmern sich um die Akutversorgung von Verletzten und Erkrankten am Flughafen. Bei schwerwiegenden Notfällen wird zudem das „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) als zentrale Steuerungseinheit des Notfallmanagements aktiviert. ERIC ist mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Fraport, Feuerwehr, Polizei, Bundesbehörden und weiteren Organisationen besetzt. Als Bindeglied zwischen involvierten Unternehmen, Angehörigen der Betroffenen und Behörden fungiert die Notfallinformationszentrale (NIZ).

Ebenso wie das Monitoring von Umweltauswirkungen und die zur Minimierung erforderlichen Maßnahmen wird auch das gesamte Sicherheits- und Notfallmanagement am Flughafen regelmäßig überprüft, um die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben zu gewährleisten.

Corporate Citizenship

Als größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands und zentraler Wirtschaftsfaktor in der Region Rhein-Main nehmen der Standort Flughafen Frankfurt beziehungsweise Fraport eine bedeutende gesellschaftliche Rolle ein. Wir kommen der damit verbundenen Verantwortung durch unseren Einsatz für die Entwicklung der Region und ihre Bewohner nach. Fraport engagiert sich unter dem Motto „Aktiv für die Region“ für ein gutes Bildungs-, Kultur- und Sportangebot, soziale Projekte und eine intakte Natur, um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Region zu erhalten. Diese Eigenschaften werden angesichts eines durch die Globalisierung verschärften Wettbewerbs der Regionen um Jobs und Lebensqualität ein

immer wichtigerer Standortfaktor. Deshalb leistet eine Stärkung der Region umgekehrt auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Zukunft unseres Unternehmens.

Bei den von uns geförderten Projekten legen wir auf Nachhaltigkeit großen Wert und engagieren uns deshalb in der Regel langfristig. Insgesamt hat die Fraport AG im Jahr 2005 einen Betrag in Höhe von rund 8,4 Millionen Euro für ihr gesellschaftliches Engagement bereitgestellt. Für Sponsoring in den Bereichen Sport, Kunst und Kultur sowie Gesellschaft wurden davon nahezu 5,5 Millionen aufgewandt. Geld- und Sachspenden beliefen sich auf knapp 1,2 Millionen Euro. In den Umweltfonds, der separat der Förderung von Umweltprojekten in der Region dient, floss 2005 ein Betrag von 1,8 Millionen Euro.

Stiftungen, Förderprogramme und Einzelleistungen

Der Umweltfonds

Ein bewährtes Förderungsinstrument im Rahmen der Nachbarschaftspflege ist der Fraport-Umweltfonds. Finanziert werden umweltpädagogische Projekte, Natur- und Umweltschutzmaßnahmen, die ökologische Forschung und Regionalparkprojekte. Seit Gründung 1997 bis zum Jahr 2005 wurden bislang mehr als 370 Einzelprojekte mit 18,5 Millionen Euro unterstützt.

Einen Förderschwerpunkt bildet dabei der Regionalpark. Seit Gründung des Fonds flossen rund 48 Prozent der Mittel in dieses Projekt. Der Regionalpark leistet einen wichtigen Beitrag für den Erhalt und die Verbindung bereits bestehender Biotope im Rhein-Main-Gebiet. Gleichzeitig wird der Freizeit- und Erholungswert der Region gesteigert. Geplant



„Kindergarten- und Schulkinder aus der Region werden von mir zu naturkundlichen Exkursionen in die umliegenden Wälder eingeladen. Fraport will mit diesem Engagement einen Beitrag dazu leisten, unserem Nachwuchs einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Natur zu vermitteln.“

Petra Habeck, Försterin bei der Fraport AG, engagiert sich in der Umweltpädagogik

ist unter anderem ein 450 Kilometer umfassendes Netz von Rad- und Wanderwegen, von dem bisher etwa 50 Kilometer erschlossen worden sind.

Darüber hinaus werden mehr als 120 Naturschutz- und Umweltprojekte wie Begrünungen und Renaturierungen gefördert.

Umweltpädagogische Maßnahmen unterstützt Fraport an über 80 Schulen und Kindergärten, um die Entwicklung der Kinder zu fördern und sie zu einem verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt zu erziehen.

Dabei reichen die Aktivitäten von der Gestaltung naturnaher Außengelände und „Grünen Klassenzimmern“ bis hin zu Lehrgärten und Umweltseminaren. Seit 2005 unterstützt die von Fraport eigens für umweltpädagogische Maßnahmen eingestellte neue Försterin Schulen und Kindergärten bei der kostenlosen Durchführung von Wald- oder Umweltexkursionen.

Stiftung ProRegion

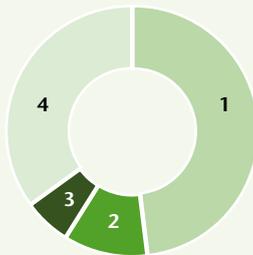
Einen weiteren Förderschwerpunkt bildete 2005 erneut die 1999 von der Vorgängergesellschaft Flughafen Frankfurt/Main AG ins Leben gerufene Stiftung ProRegion mit einem Stiftungskapital von 6,11 Millionen Euro, die sich der Förderung der Ausbildung und Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen widmet. Neben der Verbesserung des regionalen Ausbildungsplatzangebots bilden die Integration von Problemgruppen in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt sowie die vorberufliche Förderung der Ausbildungs- und Berufsreife die Schwerpunkte. Im Jahr 2005 wurden Ausbildungsprojekte mit 465.000 Euro gefördert.

Erich-Becker-Stiftung

Mit rund 120.000 Euro unterstützten wir 2005 die Erich-Becker-Stiftung der Fraport AG zur Förderung von Wissenschaft und Forschung in der Region. Mit den Erträgen der Stiftung werden wissenschaftliche Arbeiten gefördert, die einen thematischen Bezug zum Luftverkehr haben. Die Stiftung hat bis Ende 2005 bereits sieben Habilitationen, rund 155 Dissertationen, 516 Diplomarbeiten und weitere Projekte gefördert. Außerdem wurden Beihilfen zu 52 sonstigen Projekten, darunter einem Stiftungspreis, geleistet. Bis Ende 2005 wurde eine Summe von insgesamt rund 1,83 Millionen ausgezahlt.

Fraport-Umweltfonds Gesamtförderung 1997–2005 18,5 Mio €

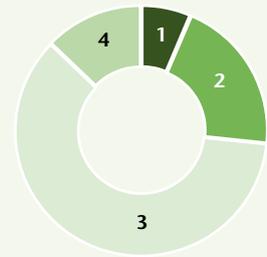
1	Regionalpark	8,7 Mio €
2	Umweltpädagogik	2,7 Mio €
3	Ökologische Studien	1,0 Mio €
4	Natur/Umweltschutz	6,1 Mio €



Verteilung der Mittel auf die einzelnen Projekte 2005: 8.983.809 €

1	Stiftungen	585.000 €
2	Umweltfonds	1.800.000 €
3	Sponsoring ¹⁾	5.448.525 €
4	Spenden	1.150.284 €

¹⁾ Sport, Kunst & Kultur, Gesellschaft



Kulturförderung

Mit rund einer halben Million Euro im Jahr unterstützt die Fraport AG Kunst und Kultur in der Region. Kunst und Kultur verstehen wir nicht als schöne Nebensächlichkeiten, sondern wir sehen in ihnen unverzichtbare Standortfaktoren. So wird zum Beispiel das Frankfurter Senckenberg-Museum, das größte Naturkundemuseum in Deutschland, im Rahmen einer Partnerschaft regelmäßig unterstützt, um dazu beizutragen, das Interesse an Wissenschaft und Natur zu fördern. Ebenfalls unterstützt Fraport die Kronberg Academy, die sich die Förderung junger, hochbegabter Musiker und die Schaffung eines internationalen Zentrums für Kammermusik als Ziel gesetzt hat.

Hervorzuheben ist ebenfalls die Unterstützung der Sanierung der Mönchhofkapelle aus dem 17. Jahrhundert, für die Fraport 200.000 Euro zur Verfügung gestellt hat. Zudem kann durch das Engagement von Fraport als neuem Hauptsponsor ab 2006 das traditionsreiche Deutsche Jazzfestival in Frankfurt vor dem Aus bewahrt werden. Der Beitrag der Fraport AG zum Etat des Festivals beläuft sich auf 50.000 Euro.

Spenden

Vereine, kommunale und soziale Projekte in der Region erhielten im Jahr 2005 von Fraport Spenden in Höhe von insgesamt 567.000 Euro. Zusätzlich wurden im Rahmen der alljährlichen Weihnachtsspendenaktionen von Fraport 70.000 Euro für karitative Zwecke gespendet. Weitere 130.000 Euro gingen an die Karl-Kübel-Stiftung, die Familien fördert, und rund 74.000 Euro an Terre des Hommes.

Für Sport-Sponsoring stellte die Fraport AG 2005 220.000 Euro zur Verfügung, um die Vereine bei der Erfüllung ihrer wichtigen gesellschaftlichen Funktion zu helfen. So stattete Fraport 2005 mehr als 160 regionale

Vereine mit Trikots oder Trainingsanzügen für insgesamt 120.000 Euro aus. Die übrigen 100.000 Euro entfielen auf Bandenwerbung und Anzeigen in Vereinspublikationen.

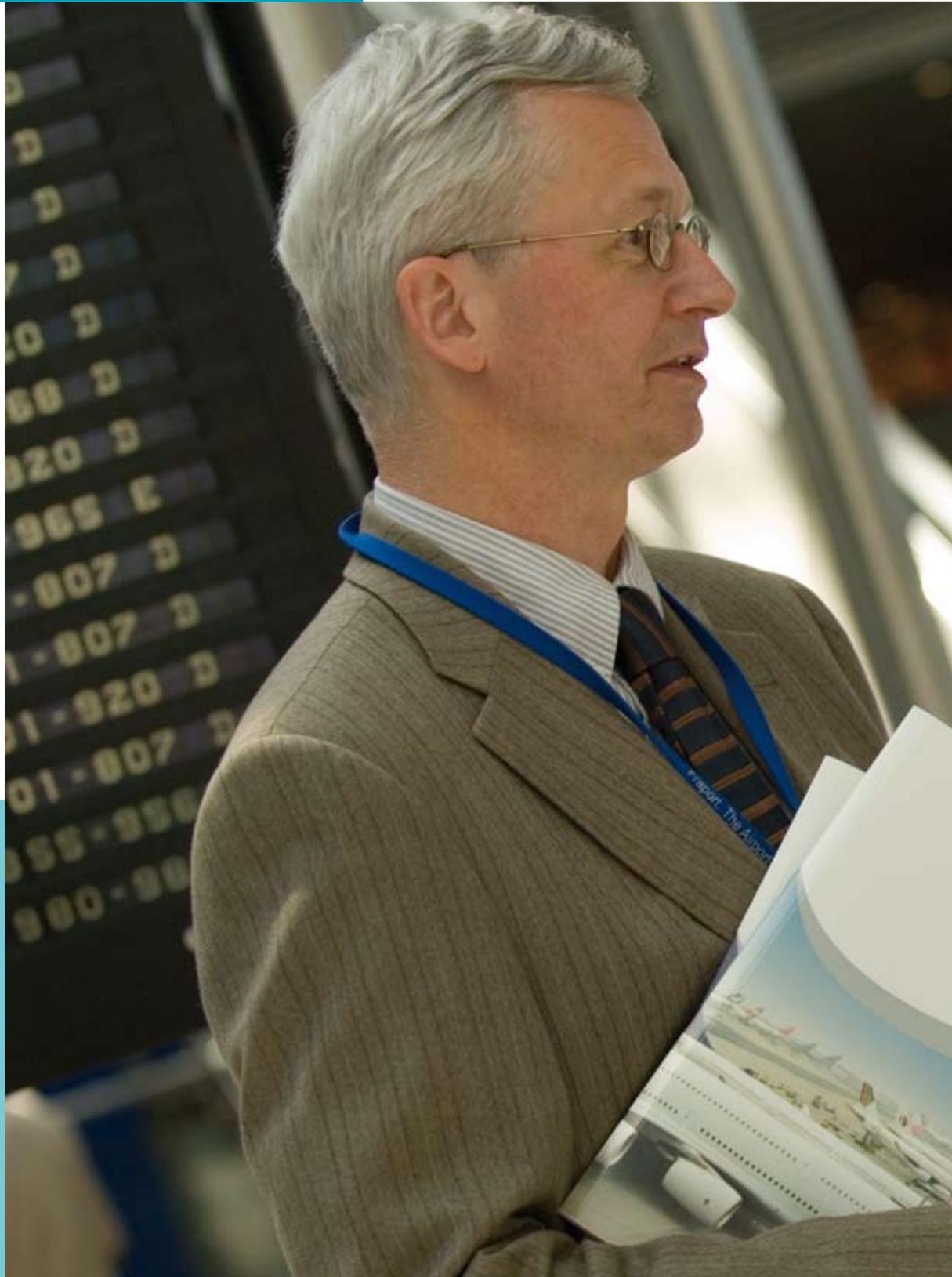
Darüber hinaus wurden den Vereinen Tombolapreise im Wert von rund 80.000 Euro sowie Reisegutscheine im Gesamtwert von 8.300 Euro zur Verfügung gestellt, um mit dem Erlös beispielsweise die Jugendarbeit zu unterstützen.

Ausführliche Informationen zum Sponsoring der Fraport AG, zu den Vergaberichtlinien für Fördergelder sowie Kontaktadressen stehen Ihnen im Internet unter www.aktivfuertieregion.fraport.de zur Verfügung.



„Für Fraport ist Nachhaltigkeit ein zentrales strategisches Ziel. Dabei spielt der Umweltschutz eine Schlüsselrolle. Auf diesem Gebiet haben wir in den vergangenen Jahrzehnten bereits viel erreicht. Das weltweit wachsende Luftverkehrsaufkommen erfordert jedoch, dass wir die Effizienz unseres Umweltmanagements weiter erhöhen, um Wachstum und Umweltbelastung zu entkoppeln. Als verantwortungsvoller Partner der Region werden wir den Flughafen Frankfurt im Dialog mit dem Umland und der Öffentlichkeit weiterentwickeln.“

Prof. Manfred Schölch,
stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Infrastruktur
und Rechtsangelegenheiten



Einer für alle, alle für einen



Milena Beck und Thomas Uber, Fraport AG

Hoch motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Kern unseres Erfolgsrezepts: Als Flughafen-Betreiber bieten wir täglich Luftverkehrsdienstleistungen auf Spitzenniveau. Weil wir den Einsatz unserer Beschäftigten anerkennen und systematisch unsere Attraktivität als Arbeitgeber verbessern, schaffen wir es, die Leistungspotenziale von Fraport voll zu entfalten.

Zukunftsfähigkeit gemeinsam sichern

Als führender Flughafen-Betreiber profitiert Fraport von der Wachstumsdynamik des Weltluftverkehrs. Dadurch konnte die Zahl der Beschäftigten bei den Konzern-Gesellschaften weiter auf rund 28.000 zum Jahresende 2005 erhöht werden. Der steigende Kostendruck in der Luftfahrtbranche erfordert jedoch eine kontinuierliche Optimierung der Arbeitsabläufe sowie der Kostenstrukturen, um Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungsdynamik auch in Zukunft zu sichern. Gemeinsam entwickeln Belegschaft, Betriebsrat und Management von Fraport innovative Lösungen, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden.

Basis für die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns in einem dynamischen Wettbewerbsumfeld ist eine stetige Weiterentwicklung aller Prozesse im Unternehmen. Für uns spielt dabei die Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine zentrale Rolle. Es gilt, die Interessen aller Beschäftigten zu berücksichtigen, um im Dialog tragfähige Maßnahmen zur Erhöhung der Effizienz von Fraport zu entwickeln und umzusetzen. Dies bedeutet für uns, auch das Engagement für unsere Beschäftigten kontinuierlich zu optimieren, um sie bestmöglich auf die Herausforderungen einer globalisierten Wirtschaft vorzubereiten.

Modernes Tarifrecht belohnt Leistung

Gemeinsam haben wir das für die Tarifbeschäftigten der Fraport AG geltende Tarifrecht grundlegend reformiert, um jahrzehntelang Bewährtes den heutigen Anforderungen anzupassen: Der neue „Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst“ (TVöD), der zum 1. Oktober 2005 in Kraft getreten ist, vereinfacht die bisherigen Regelungen deutlich und berücksichtigt die individuelle Leistung der Beschäftigten.

Die bisherige Unterscheidung zwischen Arbeitern und Angestellten wurde aufgehoben. Darüber hinaus erfolgen Beförderungen künftig nicht mehr zeit-, sondern leistungsabhängig. Ebenso orientiert sich die Bezahlung an der individuellen Leistung statt an Sozialkriterien wie Alter oder Familienstand.



„Fast 28.000 Kolleginnen und Kollegen arbeiten für den Fraport-Konzern. Ob jung oder alt, ob deutscher oder ausländischer Herkunft: Der Fraport-Teamgeist schweißt uns zusammen und ist ein wesentlicher Grund für unsere führende Rolle im internationalen Airport-Business.“

Thomas Uber, Unternehmenskommunikation

Im Fraport-Konzern gelten außerhalb der Muttergesellschaft unterschiedliche Tarifsyste-me in Abhängigkeit von Standort und Branchenzugehörigkeit der Beteiligungsgesellschaft. Die Fraport AG berät die Beteiligungs-unternehmen in Tariffragen und nimmt an Verhandlungen von Tarifverträgen teil. Mittelfristig streben wir die zentrale Steuerung aller Tarifsyste-me im Konzern an.

Kostensenkungen im Konsens

Neben einer zeitgemäßen Gestaltung des Tarifrechts leistet auch das Anfang 2005 gestartete Kostensenkungsprogramm „Wir machen Fraport fit“ einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung von Fraport. Das von Belegschaft, Betriebsrat und Management getragene Projekt ermöglicht Kostensenkungen, verbessert die Wettbewerbsfähigkeit und hilft, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Der von Unternehmensleitung und Betriebsrat ausgehandelte „Zukunftsvertrag 2010“ stellt ein wichtiges Element von „Wir machen Fraport fit“ dar. Einerseits ermöglicht er flexiblere Arbeitszeiten als Antwort auf die bestehende Wettbewerbssituation und regelt zudem im Rahmen einer komplexen, langfris-tigen Vereinbarung eine stufenweise Reduzierung betrieblicher Leistungen bei gleichzeitigem Erhalt der individuellen Besitzstände. Auf der anderen Seite wurde im Zukunfts-vertrag zugesichert, dass es bis 2010 weder betriebsbedingte Kündigungen noch Ein-schnitte beim Jahreseinkommen der Arbeit-nehmer geben wird. Darüber hinaus enthält die Vereinbarung die Zusage, dass Fraport künftig nur dann auf Outsourcing-Maßnah-men zurückgreifen wird, wenn dies zum Erhalt von Geschäftsfeldern oder Marktpotenzialen unumgänglich ist.

„Wir machen Fraport fit“ hat bereits zu greifbaren Erfolgen geführt: Das Programm war die Grundvoraussetzung für den Abschluss

eines neuen Fünfjahresvertrags mit unserem Hauptkunden Lufthansa über die Flugzeug-abfertigung in Frankfurt. Die Maßnahmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit verschafften Fraport den Spielraum, der in ihren Märkten unter erheblichem Kostendruck stehenden Lufthansa mit signifikanten Preiszugeständnis-sen entgegen zu kommen. Dadurch konnte Fraport bei den Bodenverkehrsdiensten 5.000 Arbeitsplätze sichern und darüber hinaus Planungssicherheit für die Zukunft schaffen. Interne Programme wie „Wir machen Fraport fit“ sollen zur Verbesserung betrieblicher Abläufe und Strukturen im Konsens mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dauerhaft etabliert werden.

Flexiblere Arbeitszeiten bringen Wettbewerbsvorteile

Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten stellt für Fraport eine zentrale Herausforderung dar, da der betriebliche Bedarf bestmöglich abzu-decken ist und gleichzeitig die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten berücksichtigt werden müssen. So wurden 2005 beispiels-weise bei den Bodenverkehrsdiensten zusätz-liche flexible Arbeitstage vereinbart, um im Sommer Spitzen beim Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die tarifliche Wochenarbeitszeit wird nicht mehr im Voraus vollständig ver-plant, sodass Freiraum für zusätzliche bedarfs-gerechte Schichten entsteht.

Ende des Jahres 2005 konnte durch eine Betriebsvereinbarung die Arbeitszeitflexibili-sierung auf weitere Geschäftsbereiche ausge-dehnt und die individuelle Zeitplanung durch Maßnahmen wie eine Dienstplanung nach Wunsch und eine Dienstaustauschbörse erleichtert werden. Mit dieser Vereinbarung wurde eine gute Grundlage für die Entwicklung zukünf-tiger Arbeitszeitmodelle geschaffen.

Schaffung neuer Arbeitsplätze

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Fraport-Konzerns dient der langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze und der Rolle des Unternehmens als Job-Motor. Die Zahl

der Beschäftigten bei den Konzern-Gesellschaften stieg per 31. Dezember 2005 auf insgesamt 27.786, verglichen mit 26.209 zum 31. Dezember des Vorjahres. Dies entspricht einem Zuwachs von sechs Prozent. Im Jahresdurchschnitt waren 25.781 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Fraport-Konzern beschäftigt, gegenüber durchschnittlich 24.182 in 2004. Prozentual noch stärker legte die Zahl der Beschäftigten am Standort Flughafen Frankfurt zu: 1.225 neue Kolleginnen und Kollegen bedeuten einen Zuwachs um 7,4 Prozent auf nunmehr 17.829 Beschäftigte zum Jahresende 2005.

Insbesondere der Ausbau zukunftsträchtiger Geschäftsfelder eröffnet Fraport zusätzliche Entwicklungschancen. So wurden vor allem bei der auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten Tochtergesellschaft ICTS Europe B. V. neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Verstärkung von Sicherheitsmaßnahmen im internationalen Luftverkehr während der letzten Jahre bietet in diesem Bereich auch weiterhin ein dynamisches Wachstumspotenzial. Leicht zurückgegangen ist dagegen die Zahl der Beschäftigten bei der Fraport AG von 12.900 Ende 2004 auf 12.830 zum Jahresende 2005 – ein Rückgang um 0,5 Prozent.

Rekordzahl an Auszubildenden

Kontinuierliche Weiterentwicklung ist nicht ohne qualifizierten Nachwuchs möglich. Im Jahr 2005 haben 110 junge Menschen in insgesamt 19 verschiedenen Berufen ihre Ausbildung bei der Fraport AG begonnen. Zum 1. September 2005 waren damit 358 Auszubildende bei Fraport beschäftigt – soviel wie nie zuvor. Allen wird nach Abschluss ihrer Ausbildung bei persönlicher und fachlicher Eignung eine auf ein Jahr befristete Weiterbeschäftigung angeboten. Um ihrer Verantwortung gegenüber der jungen Generation gerecht zu werden, beschäftigte die Fraport AG darüber hinaus zum Jahresende 2005 595 Studenten und Schüler sowie 123 Praktikanten.

Entwicklung des Personalbestands¹⁾ – Fraport-Konzern

Jahresdurchschnitt 2005

1998		13.225
1999		13.336
2000		14.271
2001		15.526
2002		21.395
2003		23.353
2004		24.182
2005		25.781

¹⁾ ohne Freigestellte und Auszubildende

Beschäftigte in Beteiligungsunternehmen²⁾ – Fraport-Konzern

Jahresdurchschnitt 2005

Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	10,58
Airport Cater Service GmbH	147,92
AirIT Airport IT Services Hahn AG	9,75
AirIT International GmbH	3,25
AirITSystems Hannover GmbH	58,42
Air Transport IT Services, Inc.	40,33
Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal işletmeciliği Anonim Şirketi	365,08
APS Airport Personal Service GmbH	716,50
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	300,58
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	153,17
Fraport Cargo Services GmbH	159,33
Fraport Ground Services Austria GmbH	194,00
Fraport Ground Services USA Inc.	34,42
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co.KG	3,58
Fraport Peru S.A.C.	5,83
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	597,92
Hahn Campus Management GmbH	7,00
ICTS Europe Holdings B.V.	10.823,42
Medical Airport Service GmbH	55,42
Media Frankfurt GmbH	25,92
NICE Aircraft Services & Support GmbH	11,08
S.A. TCR International N.V.	248,50
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	1,00
Gesamtbeschäftigte in Beteiligungsunternehmen	13.973,00

²⁾ Voll- und quotenkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften



„Mit meinen Fraport-Mitarbeiteraktien profitiere ich direkt vom Erfolg unseres Unternehmens. Für mich ein wichtiger Baustein meiner persönlichen Zukunftsvorsorge und eine große Motivation, am Arbeitsplatz vollen Einsatz zu geben.“

**Christopher Holschier, Unternehmenskommunikation,
Mitarbeiter-Aktionär der Fraport AG**

Ein weiterer Entwicklungsfaktor ist neben der Vermittlung die Bewahrung des vorhandenen Know-hows im Unternehmen. So lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG 2005 bei 13,6 Jahren. Sie erhöhte sich damit gegenüber dem Vorjahreswert von 13 Jahren nochmals, und auch die Fluktuationsquote des Stammpersonals bewegte sich mit 4,1 Prozent gegenüber 3,2 Prozent im Vorjahr weiterhin auf niedrigem Niveau. Diese Zahlen illustrieren sowohl die Kontinuität innerhalb des Unternehmens, welche die Grundlage für erfolgreiche Veränderungsprozesse darstellt, als auch die ungebrochene Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber.

Motivation durch attraktives Arbeitsumfeld

Zur Attraktivität des Fraport-Konzerns als Arbeitgeber trägt die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Unternehmenserfolg wesentlich bei. Das bewährte leistungs- und erfolgsabhängige Vergütungssystem LEA (Leistung – Erfolg – Anerkennung) wird deshalb fortgesetzt und weiterentwickelt. Die für LEA maßgebliche, Ende 2005 ausgelaufene Betriebsvereinbarung, ist durch eine neue Betriebsvereinbarung abgelöst worden, die LEA in unveränderter Form weiterführt. Das Vergütungssystem soll jedoch noch weiter entwickelt werden, indem die leistungsbezogene Bezahlung ab 2007 entsprechend der Entgeltgruppen des neuen Tarifvertrags des öffentlichen Dienstes gestaltet wird.

Während die Leistungsbeteiligung im Rahmen von LEA ausschließlich in Form von Geldbeträgen erfolgt, können sich die Beschäftigten bei der Erfolgsbeteiligung alternativ dafür entscheiden, sich diese in Form vergünstigter Fraport-Aktien entgelten zu lassen. Auch im Jahr 2005 hat eine wachsende Zahl von Beschäftigten der Fraport AG diese Möglichkeit genutzt, sich am Kapital des Unternehmens zu beteiligen; 47,3 Prozent gegenüber 41,5 Prozent in 2004. Neben den Beschäftigten der Muttergesellschaft erhielten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Konzern-Gesellschaften ebenfalls die Möglichkeit, am Mitarbeiteraktienprogramm teilzunehmen. Bei ihnen betrug die Beteiligungsquote ebenfalls mehr als 47 Prozent. Seit dem Bör-

sengang und dem Start von LEA im Jahr 2001 haben Fraport-Beschäftigte damit 845.758 Aktien erworben.

Fraport-Barometer mit großer Resonanz
Hand in Hand mit der kontinuierlichen Steigerung der Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber geht die stetige Weiterentwicklung des Fraport-Barometers, mit dem seit dem Jahr 2000 die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG erfasst wird. Ein zuverlässiges Stimmungsbild ist Voraussetzung für die Einführung von weiteren Verbesserungen im Sinne der Beschäftigten und für deren Einbindung in diesen Prozess. Dazu werden beim Fraport-Barometer die immer wiederkehrenden Fragen zu neun Bereichen – vom Betriebsklima bis hin zum Stolz auf das eigene Unternehmen – regelmäßig um variab-

Teilnehmende Beteiligungsunternehmen am MAP¹⁾ 2005

Airport Cater Service GmbH
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
AirITSystems Hannover GmbH
AirIT Airport IT-Services Hahn AG
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Media Frankfurt GmbH
Medical Airport Service GmbH
NICE Aircraft Service & Support GmbH
Hahn Campus Management GmbH
AirIT International GmbH

¹⁾ Mitarbeiteraktienprogramm

Die Dimensionen der Mitarbeiterzufriedenheit¹⁾

Indikatoren	2003	2004	2005
Betriebsklima	2,84	2,73	2,82
Soziale Kompetenz	3,16	3,09	3,18
Fachliche Kompetenz	2,85	2,75	2,82
Arbeitsbedingungen	2,59	2,51	2,66
Berufliche Entwicklung	3,54	3,55	3,57
Vertrauen in Unternehmenspolitik	3,92	3,86	3,32
Arbeitsplatzsicherheit	3,00	3,22	2,93
Bezahlung	3,36	3,27	3,16
Stolz auf Unternehmen	2,74	2,61	2,64

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

le Zusatzfragen zu gerade akuten Themen wie zum Beispiel dem Projekt „Wir machen Fraport fit“ ergänzt.

Bei der im Sommer 2005 durchgeführten Vollerhebung lag der Durchschnittswert der Mitarbeiterzufriedenheit auf einer Schulnotenskala von eins bis sechs bei 3,01, verglichen mit 3,11 bei der letzten Vollerhebung im Jahr 2003. Insgesamt betrachtet gab es bei den Werten in den vergangenen Jahren nur relativ

geringe Schwankungen. Bei der Vollerhebung 2005 ist es gelungen, die Rücklaufquote der Fragebögen weiter zu erhöhen und durch die verbreiterte Datenbasis noch aussagekräftigere Resultate zu erhalten.

Im Jahr 2006 soll die erweiterte Datengrundlage intensiv genutzt werden, um diese in einem strukturierten Prozess in weitere Verbesserungsmaßnahmen einfließen zu lassen. Darüber hinaus verfolgt Fraport bei der Mitarbeiterbefragung ebenso wie bei den Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen das Ziel einer Ausweitung auf weitere Konzern-Gesellschaften über die Fraport AG hinaus. Die für 2006 geplanten Befragungen werden erstmals die Möglichkeit bieten, konzernintern Ergebnisse zu vergleichen und das Fraport-Barometer zu einem Konzern-Barometer weiterzuentwickeln.

Umfassende Gesundheitsförderung

Auch das Gesundheitsmanagement von Fraport ist einem kontinuierlichen Lern- und Innovationsprozess unterworfen – sowohl auf Unternehmens- als auch individueller Ebene. So stellt die seit Anfang 2004 flächendeckende Umsetzung des Projekts GATE („Gesund und anwesend – das Tor zum Erfolg“) zur betrieblichen Gesundheitsförderung einen wichtigen Schritt im Gesundheitsmanagement dar.

Für die Koordination der gesundheitsfördernden Maßnahmen wurde eigens der Bereich Fraport-Gesundheitsmanagement (FGM) geschaffen. Entsprechend seiner Leitlinien setzt sich das FGM für das körperliche, psychische und soziale Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein.

Ebenfalls flächendeckend ausgeweitet wurden die Gesundheitsförderungsgespräche mit den Beschäftigten, von denen seit Einführung dieses Instruments im April 2002 mehr als 6.800 stattfanden. Sie dienen dazu, die Ursachen für krankheitsbedingte Aus-

fälle sowie mögliche Gegenmaßnahmen zu identifizieren. Auf diese Weise können gegebenenfalls beeinträchtigende Faktoren am Arbeitsplatz beseitigt oder die Betroffenen zu einer gesundheitsbewussteren Lebensführung motiviert werden.

Gesundheitsmanagement reduziert Fehlzeiten

Die positiven Auswirkungen des Gesundheitsmanagements werden durch die relevanten Kennzahlen unterstrichen.

Die nach den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelte Krankenquote lag 2005 bei 5,69 Prozent und damit leicht über dem Vorjahreswert von 5,55 Prozent. Gegenüber dem Zehnjahresdurchschnitt ging sie 2005 um einen Prozentpunkt zurück.

Krankenquote Fraport AG 2000 – 2005¹⁾

2000	6,49 %
2001	6,34 %
2002	5,66 %
2003	5,58 %
2004	5,55 %
2005	5,69 %

¹⁾ gemäß ADV-Vorgaben

Darüber hinaus konnte durch die kontinuierliche Weiterentwicklung des Gesundheitsmanagements der bestehende AOK-Beitragsbonus bereits für 2006 wieder gesichert werden. Im Jahr 2005 belief sich die Beitragsermäßigung für das Unternehmen und die bei der AOK versicherten Beschäftigten auf jeweils 1,1 Millionen Euro.

Prävention von Arbeitsunfällen

Das Fraport-Gesundheitsmanagement arbeitet eng mit den Bereichen Arbeitsmedizin und Arbeitsschutz zusammen. So ist der Betriebsarzt gefordert, die Prävention durch die Mitgestaltung betrieblicher Prozesse zu fördern. Im Bereich Arbeitsschutz wurde das Projekt RUSH („Reduzierung der Unfälle durch Systematisches Handeln“) mit dem Ziel gestartet, eigenverantwortliches Handeln zu fördern und dadurch die Zahl der Arbeitsunfälle zu reduzieren.

Die kontinuierliche Verbesserung der Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Gesundheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genießt für Fraport einen hohen Stellenwert. Zudem ist Fraport überzeugt, dass hohe Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz in einem verschärften globalen Wettbewerb mit seinen erheblichen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten langfristig Wettbewerbsvorteile bieten.

Erfolgsfaktor Weiterbildung

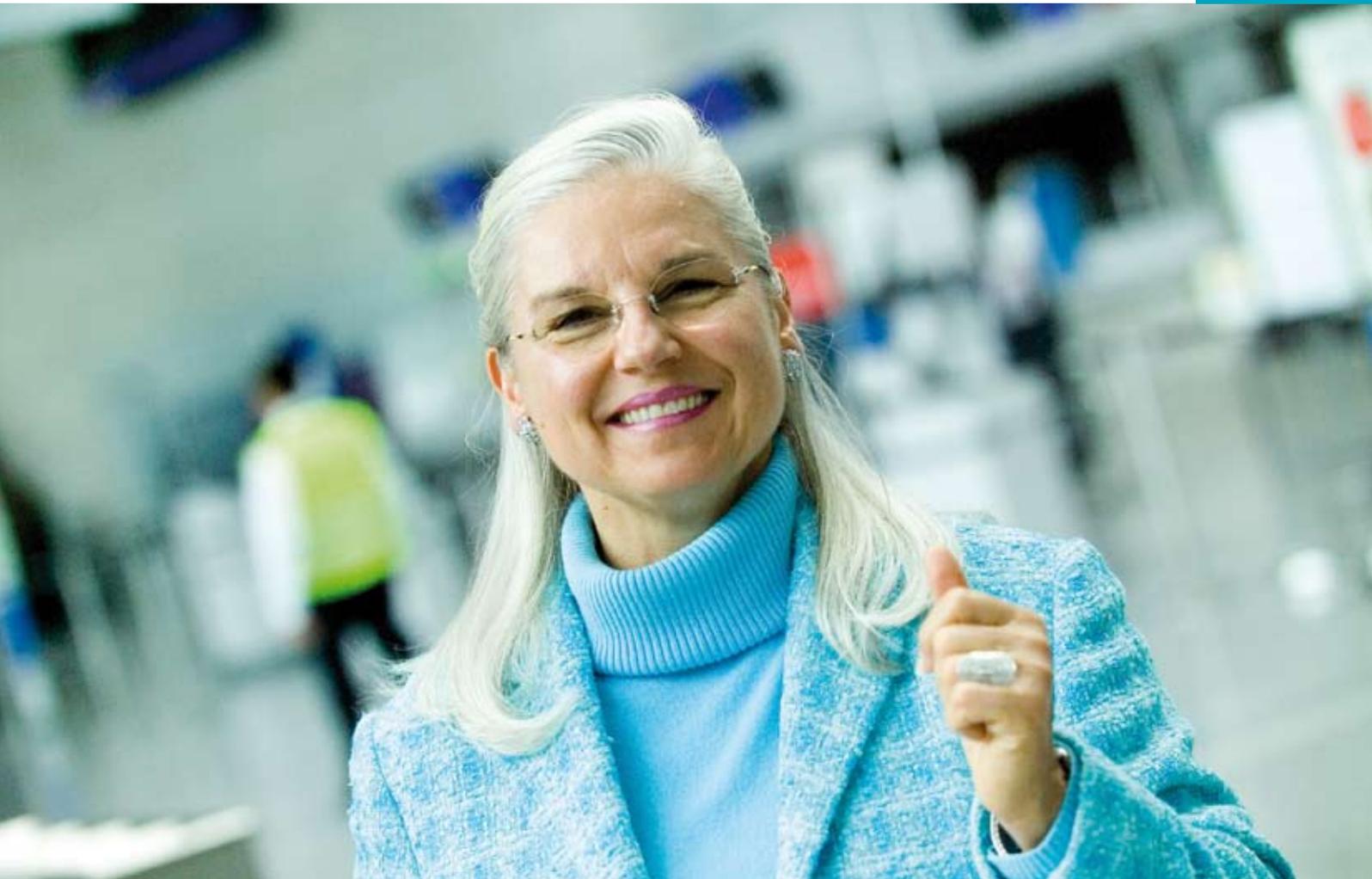
Neben dem Engagement von Fraport für seine Auszubildenden ist im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens auch die Weiterbildung der Beschäftigten ein wichtiger Faktor. Wie in den übrigen Unternehmensbereichen besteht auch in der Personalentwicklung die Notwendigkeit einer permanenten Prozessoptimierung. So wurde auch 2005 die Fortbildung per Computer, das so genannte eLearning, weiter ausgebaut. Durch den Ein-

satz innovativer Technologien wurden auch administrative Tätigkeiten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter effizienter gestaltet. Über das neu eingerichtete webbasierte Mitarbeiterportal können die Beschäftigten Aufgaben im Rahmen der Personalarbeit künftig selbst erledigen und brauchen dafür nicht die Dienste der Kollegen aus der Personalabteilung in Anspruch zu nehmen.

Neue Wege wurden 2005 auch im Ideenmanagement zur Förderung innovativer Ideen der Beschäftigten beschritten. Eine im Jahr 2004 eingerichtete Stabsstelle prüft die eingereichten Verbesserungsvorschläge und arbeitet eng mit Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen zusammen. Um das Kreativitätspotenzial unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch besser auszuschöpfen, absolvierte ein „Ideen-Bus“ eine Tour durch die operativen Unternehmensbereiche, um direkt vor Ort neue Ideen zur Optimierung von Arbeitsprozessen und Dienstleistungen zu generieren. Ab März 2006 soll das Ideenmanagement zudem in das neue Mitarbeiterportal eingebunden werden, sodass die Dauer des Prozesses von der ersten Idee bis zu ihrer Umsetzung erheblich verkürzt wird.

Ausbau der Weiterbildungsmöglichkeiten

Die bewährten Maßnahmen zur Förderung und Qualifizierung unserer Beschäftigten im Rahmen des Fraport-College und der Fraport-Academy wurden ebenfalls weiterentwickelt. Im Mittelpunkt der Führungskräfteentwicklung stand dabei das Integrierte-Management-Entwicklungsprogramm (IMP), das von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf einer Schulnotenskala von eins bis sechs die Bewertung 1,79 erhielt. Ergänzt werden die Weiterbildungsmöglichkeiten zukünftig durch einen dualen Bachelor-Studiengang „Luftverkehrsmanagement“, den Fraport in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Frankfurt und weiteren Partnern aus der Luftverkehrsbranche entwickelt.



„Wenn es uns gelingt ‚Chancengleichheit der Geschlechter‘ in alle zentralen personalpolitischen Bereiche zu integrieren und dies konsequent zu leben, dann sind wir auf die Zukunft gut vorbereitet; denn auch dies ist eine der zentralen Anforderungen an ein international agierendes Unternehmen.“

Martina Rost, Vorstandsbeauftragte für Chancengleichheit

Die systematische Bewertung der Personalentwicklungsmaßnahmen bildet die Grundlage für ihre gezielte Optimierung. Der Beurteilungsprozess soll im Jahr 2006 schrittweise verbessert werden, indem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unter anderem die Gelegenheit bekommen, die Personalentwicklungsmaßnahmen online zu bewerten.

Chancengleichheit als Unternehmensgrundsatz

Voraussetzung für gelebte soziale Verantwortung im Unternehmen ist für Fraport die absolute Gleichbehandlung aller Beschäftigten. Die Betriebsvereinbarung zur „Chancengleichheit von Frauen und Männern“ sowie Leitlinien für

partnerschaftliches Verhalten dienen dazu, die Umsetzung dieses Unternehmensgrundsatzes zu gewährleisten.

Wir sind überzeugt, dass langfristig nur Unternehmen, die das Potenzial ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter voll nutzen, im Wettbewerb bestehen können. Dazu wiederum ist es notwendig, dass auch allen gleichberechtigt Entwicklungschancen eingeräumt werden. Fraport setzt sich für personalpolitische Rahmenbedingungen ein, die eine volle Chancengerechtigkeit fördern und die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben – für Frauen und Männer gleichermaßen – erleichtern.

Frauenanteil – Fraport AG			
	1995	2000	2005
Anzahl der Frauen	1.855	2.241	2.435
Prozentanteil	14,8 %	17,2 %	19,0 %

Frauenanteil deutlich erhöht

Die Realisierung des Ziels der Chancengleichheit erfolgt mit besonderem Fokus auf unsere Mitarbeiterinnen. Der Frauenanteil bei der Fraport AG konnte 2005 mit 19 Prozent gegenüber 18,4 Prozent im Vorjahr deutlich gesteigert werden. Zum 31. Dezember 2005 waren bei der Fraport AG 2.435 Mitarbeiterinnen beschäftigt. Die Erhöhung des Frauenanteils ist vor allem auf die hohe Zahl von Neueinstellungen im dynamisch wachsenden Bereich Luftsicherheit zurückzuführen. Hier betrug der Frauenanteil rund 45 Prozent.

Zentraler Bestandteil der Aktivitäten zur Förderung der Chancengleichheit in der Personalpolitik ist der konzernweite TEQ-Prozess (Total E-Quality), der weiter ausgebaut und um ein Team erweitert wurde. Acht TEQ-Teams mit insgesamt ca. 45 Personen treiben nun den Prozess in ihren jeweiligen Unternehmensbereichen voran. Die Ergebnisse fließen unter anderem in die Bewerbung um das „Total E-Quality“-Prädikat ein, das Unternehmen für die Schaffung zunehmender Chancengleichheit verliehen wird. Fraport ist 2004 zum wiederholten Mal mit dem im Dreijahresrhythmus verliehenen Prädikat ausgezeichnet worden.



Den zweiten Schwerpunkt bei der Förderung der Chancengleichheit bildet das individuelle Beratungsangebot durch die Vorstandsbeauftragte für Chancengleichheit, bei der 2005 thematisch die Behandlung durch Vorgesetzte, durch Kollegen sowie familienfreundliche Arbeitszeiten im Mittelpunkt standen.

Work-Life-Balance sorgt für gleiche Chancen

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bildet auf dem Weg zu verbesserter Chancengleichheit ein wesentliches Element. Indem Unternehmen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen wie zum Beispiel Kinderbetreuungsangebote fördern, verschaffen sie sich zudem einen Vorsprung im Wettbewerb um die besten Arbeitskräfte. Die Unternehmen wiederum leisten mit Angeboten zur Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben – der sogenannten Work-Life-Balance – einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum und zur Bewältigung des demographischen Wandels.

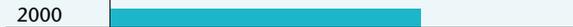
Im Jahr 2005 erhielt Fraport einen Sonderpreis im Rahmen des „Forum Frauen in der Wirtschaft“. Den Preis erhalten Unternehmen, die ein einmaliges Netzwerk mit dem Ziel bilden, konsequent Maßnahmen zur Vereinbarung von Beruf und Familie zu initiieren und umzusetzen. Einen weiteren Höhepunkt stellte im Jahr 2005 eine Kooperationsveranstaltung des Hessischen Sozialministeriums mit der Fraport AG zum Thema „Lobby für Chancengleichheit“ dar.

Angesichts des wachsenden Stellenwerts der Work LifeBalance hat sich Fraport gemeinsam mit sechs weiteren führenden deutschen Unternehmen an einer im Juni 2005 fertig gestellten Prognos-Studie zu diesem Thema beteiligt. Die Studie im Auftrag des Bundes-

ministeriums für Familie, Jugend, Frauen und Senioren belegt, dass durch Maßnahmen zur Verbesserung der Work-Life-Balance das Leistungspotenzial der Beschäftigten besser genutzt werden kann, und dass sowohl das Unternehmen als auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter davon profitieren.

Im Hinblick auf die zunehmende Integration des Themas Chancengleichheit wurden 2005 erstmals Fragen dazu in das Fraport-Barometer aufgenommen. Auftrag und Ziel ist gemäß dem Arbeitsprogramm des Vorstands Arbeitsdirektor, die Einbindung des Prozesses der Chancengleichheit in alle zentralen personalpolitischen Bereiche fortzusetzen und die TEQ-Teams sowie geeignete Kennzahlensysteme zur Beurteilung der Chancengleichheit auszubauen.

Schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – Fraport AG

1998		494
1999		528
2000		564
2001		594
2002		669
2003		736
2004		786
2005		800

Förderung behinderter Beschäftigter

Ein Recht auf faire Chancen haben insbesondere behinderte Menschen. Erstmals seit Bestehen des Unternehmens hat die Fraport AG bei der Beschäftigung schwerbehinderter Menschen zum Jahresende 2005 mit einer Quote von 7,13 Prozent die Marke von sieben Prozent überschritten und damit die Pflichtquote von fünf Prozent deutlich übertroffen. Zudem wurden von Fraport im Jahr 2005 Aufträge in Höhe von über 400.000 Euro an Behindertenwerkstätten vergeben.

Die Weiterentwicklung unseres Unternehmens und unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird in Zukunft weiterhin im Mittelpunkt stehen. Auch ein Stillstand auf hohem Niveau wäre angesichts der wirtschaftlichen Dynamik in unserer Branche ein Rückschritt, den wir uns nicht erlauben können. Die zentrale Herausforderung besteht darin, die Leistungsfähigkeit des Fraport-Konzerns im Einklang mit unseren Prinzipien verantwortungsvollen unternehmerischen Handelns zum Nutzen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich zu erhöhen.



„Der von Vorstand und Betriebsrat ausgehandelte Zukunftsvertrag 2010 markiert einen Meilenstein im Rahmen unseres Projekts ‚Wir machen Fraport fit‘. Damit sind wir auf dem besten Wege, Arbeitsplätze und die internationale Wettbewerbsfähigkeit von Fraport langfristig zu sichern. Mit diesem Vertrag wird Fraport seinem hohen Anspruch an die soziale Verantwortung des Unternehmens gerecht. Gleichzeitig setzen wir damit die Tradition fort, wichtige Entscheidungen im Konsens mit unseren Beschäftigten zu treffen.“

Herbert Mai
Vorstand Arbeitsdirektor



Nachhaltig Werte schaffen



Peter Daneker und Steven Marks, Blue Ridge Capital, im Gespräch mit Aysegül Bahar-Top

Unternehmerischer Erfolg gründet auf dem Vertrauen der Kapitalgeber:
Um im Sinne unserer Anteilseigner langfristig profitabel wirtschaften zu können, setzen wir auf Transparenz und einen für alle Beschäftigten verbindlichen Wertekanon. Damit machen wir Fraport zu einem attraktiven Börsenwert und ermöglichen solides Wachstum.

Wachstum braucht klare Strukturen

Unsere Unternehmensstrategie ist auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtet. Nur wenn Fraport in der Öffentlichkeit und bei Kapitalgebern Vertrauen genießt, kann sich das Unternehmen langfristig positiv entwickeln. Durch klar definierte Governance-Strukturen und mit einer transparenten Kommunikation unternehmen wir jede sinnvolle Anstrengung, um dieses Vertrauen zu schaffen und zu erhalten.

Voraussetzung für größtmögliche Transparenz ist ein kontinuierlicher Dialog mit institutionellen und privaten Investoren sowie Analysten, den Fraport im Geschäftsjahr 2005

weiter intensiviert hat. In zahlreichen Einzelgesprächen und auf 63 Roadshows im In- und Ausland haben wir institutionelle Investoren über die Geschäftslage, die Zukunftspläne und -aussichten unseres Unternehmens informiert. Zusammen mit der Hauptversammlung und vier Conference Calls zu den Quartalsergebnissen gehörte der Investor Day, der bereits zum dritten Mal stattfand und Analysten sowie institutionellen Investoren Einblick in unser Retail-Geschäft gewährte, zu den Höhepunkten der Investor-Relations-Arbeit.

Intensive Kommunikation mit Privatanlegern

Neben dem Dialog mit institutionellen Investoren und Analysten gilt der Kommunikation mit Privatanlegern unser besonderes Augenmerk. Im Jahr 2005 konnten sie sich ebenso wie Kundenberater oder Investmentclubs im Rahmen von Vorträgen, Führungen oder Konferenzen über Fraport informieren. Anfang 2006 haben wir die Kommunikation mit Privatanlegern weiter intensiviert und bieten nun zusätzlich zu unseren monatlichen Veröffentlichungen einen elektronischen Newsletter für Aktionäre sowie eine Informationsbroschüre für Flughafen-Gäste unter dem Titel „Die Fraport-Aktie“ an.

Die Investor-Relations-Seiten auf unserer Website www.fraport.de wurden 2005 neu strukturiert. Dort präsentieren wir neben Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Analystenempfehlungen, Informa-



„Die Pflege eines regelmäßigen Dialogs mit Kapitalmarktteilnehmern ist heute ein wesentlicher Bestandteil professioneller Investor-Relations-Arbeit. Mir macht es großen Spaß, Menschen aus unterschiedlichen Ländern und Kulturen von der Attraktivität der Fraport-Aktie zu überzeugen.“

Aysegül Bahar-Top, Investor Relations Managerin bei Fraport



tionen zur Hauptversammlung sowie Finanz- und Verkehrszahlen.

Fraport veröffentlicht neben dem jährlichen Geschäftsbericht quartalsweise Zwischenberichte, die nach den Prinzipien des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt werden. Zu jedem Veröffentlichungstermin können unsere Privatanleger über unsere Website auf umfangreiches Informationsmaterial zurückgreifen und sich aktuelle Berichte herunterladen oder zeitgleich mit Analysten und institutionellen Investoren Conference Calls im Internet verfolgen.

Fraport AG in den FTSE4Good-Index aufgenommen

Die Fraport AG wurde als einziges deutsches Unternehmen im Jahr 2006 neu in den FTSE4Good-Index aufgenommen. Sie wird sowohl im „FTSE4Good Europe Index“ als auch im „FTSE4Good Global Index“ geführt. Bei dem FTSE4Good-Index handelt es sich um einen der bedeutendsten Nachhaltigkeits-Indices. Er wurde 2001 von der „Financial Times“ und der Londoner Börse eingeführt.

In diesen Index werden ausschließlich Unternehmen aufgenommen, die strenge Kriterien im Bereich Unternehmensführung, Umweltschutz sowie soziale und gesellschaftliche Verantwortung erfüllen. Gleichzeitig trägt dieser Index dem wachsenden Interesse von Fonds Rechnung, die ihre Anlageentscheidung nach diesen nachhaltigen Kriterien treffen. Damit wird die Fraport-Aktie auch für weitere internationale Investorenkreise interessant. In Europa hat dieser Index derzeit 298 Mitglieder davon 31 aus Deutschland.

Am 19. Dezember 2005 wurde unsere Aktie in den Dow-Jones-Stoxx-600-Index und den entsprechenden Branchenindex Industrial Goods & Services aufgenommen. Dieser Index bildet den Auswahlkorb für den Dow Jones Sustainability Index. Fraport hat sich 2006 erstmals um eine Aufnahme in diesen Index beworben.

Investor Relations auf Erfolgskurs

Im Wettbewerb „Beste IR Deutschland“ des Thomson Extel Survey erzielte die Investor

Relations Abteilung von Fraport den dritten Platz unter den 50 MDAX-Unternehmen. Über 500 Experten aus 270 Banken und Fondsverwaltungsgesellschaften haben sich an der Umfrage beteiligt.

Einflussmöglichkeiten der Aktionäre

Die Hauptversammlung ist im Gesellschaftsrecht als höchstes Organ einer Aktiengesellschaft vorgesehen. Auf ihr entscheiden die Aktionäre über die Verwendung des Gewinns sowie die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr. Sie wählt die Aktionärsvertreter im Aufsichtsrat und den Abschlussprüfer. Um den Aktionären die Wahrnehmung ihrer Rechte zu erleichtern und sie bei der Stimmausübung zu unterstützen, sorgt der Vorstand der Fraport AG dafür, dass ein Vertreter, der auch Angestellter von Fraport sein kann, für die weisungsgebundene Ausübung des Stimmrechts der Aktionäre zur Verfügung steht.

Die Mitglieder des 20-köpfigen Aufsichtsrats der Fraport AG werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären und von den Arbeitnehmern gewählt. Drei Mitglieder des Aufsichtsrats repräsentieren das Land Hessen, zwei die Stadt Frankfurt am Main, eines die Bundesrepublik Deutschland und eines die Deutsche Lufthansa AG, drei werden von den freien Aktionären des Streubesitzes bestellt und zehn Mitglieder des Gremiums sind Arbeitnehmervertreter. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands der Fraport AG, der aus mindestens drei Personen besteht. Er kann einen Vorsitzenden des Vorstands und einen stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernennen. Im Sinne einer unabhängigen Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat dürfen diesem nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.

Über 1.800 Anteilseigner und Aktionärsvertreter folgten 2005 der Einladung zur vierten Hauptversammlung der Fraport AG. Die Präsenz der Aktionäre entsprach 80,15 Prozent des Grundkapitals. Vorstand und Aufsichtsrat wurden mit nahezu 100 Prozent entlastet.

Organisationsstruktur der Fraport AG

	Vorstandsvorsitzender (VS) Dr. Wilhelm Bender	Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten, stellv. Vorstandsvorsitzender (VI) Prof. Manfred Schölch	Vorstand Finanzen und Bau (VF) Dr. Stefan Schulte	Vorstand Arbeitsdirektor (VA) Herbert Mai
Vorstandsstäbe	VSB Betreuung Sonderprojekte VSR Revision		VFI Investor Relations	VAD Datenschutz VAM Managementsysteme VAV Anlaufstelle für vertrauliche Informationen VAU Umweltmanagement
Strategische Geschäftsbereiche (SGB)	BVD Bodenverkehrsdienste	FBA Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit		HVM Handels- und Vermietungsmanagement
Servicebereiche (SB)			IUK Informations- und Kommunikationsdienstleistungen IFM Immobilien und Facility Management	
Zentralbereiche (ZB)	MSG Marketing, Strategie, Gremien UKM Unternehmenskommunikation ZEB Zentraler Einkauf und Bauvergabe	RAV Rechtsangelegenheiten und Verträge	BET Akquisitionen und Beteiligungen CFR Controlling, Finanzen, Rechnungswesen	PSL Personalserviceleistungen

Eine aktuelle Übersicht über die Mitglieder des Fraport-Aufsichtsrats finden Sie unter www.fraport.de im Bereich „Unternehmen“ unter dem Menüpunkt „Gremien“. Die gegenwärtigen Mitglieder des Vorstands der Fraport AG sowie die Bereichsvorstände bzw. Generalbevollmächtigten, die für die strategischen Geschäftsbereiche verantwortlich sind, finden Sie ebenfalls unter „Unternehmen“ im Menüpunkt „Management“.

Effiziente und transparente Unternehmensstruktur

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

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

Corporate Governance

Eine gute Unternehmensführung erfordert klare, verbindliche Leitlinien und Werte, an denen sie ausgerichtet ist, und anhand derer sie beurteilt werden kann. Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat am 18. September 2002 einstimmig die Corporate Governance-Grundsätze der Gesellschaft verabschiedet und darin die wesentlichen Prinzipien für die Leitung und Kontrolle der Gesellschaft festgeschrieben.

Der Corporate Governance-Kodex der Fraport AG enthält darüber hinaus international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung, denen sich die Fraport AG verpflichtet hat. Er verdeutlicht zudem die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die der Fraport AG das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen.

Transparenz schafft Vertrauen

Mit einer guten Corporate Governance wirbt die Fraport AG um das Vertrauen der Kapitalanleger, will die Anlagebereitschaft in einen der weltweit größten Flughafen-Betreiber fördern und entwickelt damit die seit vielen Jahren bestehende Tradition beispielhafter Unternehmensführung weiter.

Der Fraport-Kodex basiert auf dem Vorschlag der Bundesregierung für einen Corporate Governance-Kodex deutscher börsennotierter Gesellschaften und enthält drei Regelungskategorien. Er gibt das zwingende Gesetzesrecht zur Unternehmensverfassung wieder, enthält Regelungen, die über das Gesetz hinausgehen oder das Gesetz in bestimmter Weise ausfüllen (Empfehlungen) und nennt Vorschläge (Anregungen) für aktionärsfreundliches und Corporate Governance-orientiertes Verhalten, das von den Kapitalmarktteilnehmern eingefordert wird.

Corporate Governance hat für Fraport einen hohen Stellenwert. Wir begrüßen daher die fortlaufenden nationalen und internationalen Initiativen in diesem Bereich und haben im Jahr 2005 weitere Maßnahmen getroffen, die im Sinne des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) unseren eigenen Fraport-Kodex ergänzen.

Jährliche Entsprechenserklärung

Jedes Jahr dokumentiert Fraport mit einer Entsprechenserklärung nach § 161 AktG den jeweils aktuellen Stand seines Corporate Governance-Kodex und weist Abweichungen zum Kodex der Regierungskommission aus. Die letzte Entsprechenserklärung wurde von Fraport am 6. Oktober 2005 abgegeben.

Von den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 2. Juni 2005 wichen wir zum Jahresende 2005 lediglich noch in einem Punkt ab: So sieht die Vergütung der Fraport-Aufsichtsratsmitglieder nicht – wie gefordert – einen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor, sondern besteht weiterhin ausschließlich aus einer festen Vergütung und Sitzungsgeld.

Management-Stock-Option-Plan

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2005 auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat eine Neugestaltung des Aktienoptionsplans für das Management beschlossen, welche den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex entspricht. Die Zielsetzung ist eine weitgehende Übereinstimmung der Anreizsysteme für das Management mit den Interessen der Aktionäre.

Im Rahmen des Management-Stock-Option-Plans 2005 können Bezugsrechte an Mitglieder des Vorstands der Fraport AG, an Mitglieder der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen sowie an weitere ausgewählte Führungskräfte der Fraport AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen ausgegeben werden. Die Fraport AG hat nach Maßgabe des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2005 198.300 Bezugsrechte ausgegeben. Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden.

Anders als der vorhergehende Plan enthält der Management-Stock-Option-Plan 2005 nicht nur eine absolute, sondern auch eine relative Ausübungshürde und erfordert ein Eigeninvestment. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt.

Als Eigeninvestment muss der Vorstand für jedes Bezugsrecht 1,00 Euro in Aktien der Fraport AG, die übrigen Bezugsberechtigten für jedes Bezugsrecht 0,30 Euro erbringen. Die Aktienoptionen können frühestens nach Ablauf der Wartezeit von drei Jahren nach dem jeweiligen Ausgabebetrag innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden. Gemäß Ziffer 6.6 des Fraport-Kodex und den Regelungen des Wertpapierhandelsgesetzes veröffentlichen wir Mitteilungen über die Geschäfte von Führungspersonen und von mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen mit Fraport-Aktien und -Optionen unverzüglich.

Von den im Deutschen Corporate Governance-Kodex aufgeführten Anregungen erfüllt Fraport vier nicht:

- Laut Ziffer 5.1.2 Abs. 2 DCGK soll bei Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern die maximal mögliche Bestelldauer von fünf Jahren nicht die Regel sein. Abweichend hiervon wurden alle Vorstandsmitglieder der Fraport AG bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt.
- Ferner sollte die erfolgsorientierte Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten (Ziff. 5.4.7 Abs. 2 Satz 2 DCGK). § 12 der Satzung der Fraport AG sieht ausschließlich eine Festvergütung und ein Sitzungsgeld vor.
- Weiterhin sollte die Gesellschaft den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (zum Beispiel Internet) ermöglichen (Ziff. 2.3.4 DCGK). Aus Sicherheits- und Kostengründen hat



„Corporate Governance genießt bei Fraport höchste Priorität: Klare, verbindliche Leitlinien und Werte machen die Prinzipien der Unternehmensführung für alle Stakeholder nachvollziehbar. Das schafft ein stabiles Fundament für eine auch künftig dynamische Entwicklung unseres Unternehmens.“

Annegret Reinhardt-Lehmann, Sprecherin der Bereichsleitung Marketing, Strategie, Gremien und Corporate Governance-Beauftragte der Fraport AG

Fraport 2005 nur die Begrüßung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die vollständige Rede des Vorstandsvorsitzenden im Internet übertragen.

- Der Stimmrechtsvertreter sollte auch während der Hauptversammlung erreichbar sein (Ziff. 2.3.3 Satz 2 DCGK). Die Aktionäre konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2005 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht mehr im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit, dass der Stimmrechtsvertreter für Aktionäre erreichbar war, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben.

Die Einhaltung des Corporate Governance-Kodex der Fraport AG wird durch einen Corporate Governance-Beauftragten, der vom Vorstand im Einvernehmen mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden bestellt wird, überwacht. Er erstellt jedes Jahr einen Corporate Governance-Bericht, der in Vorstand und Aufsichtsrat diskutiert wird.

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

Werte-Management

Das Werte-Management der Fraport AG soll alle Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter und Geschäftspartner verstärkt für die Sicherstellung integren Geschäftsverhaltens sensibilisieren. Als Prävention werden klar vereinbarte und systematisch mit Leben erfüllte moralische Standards benötigt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die umfangreichen Baumaßnahmen im Rahmen der Modernisierung der bestehenden Flughafen-Infrastruktur in Frankfurt und den anstehenden Ausbau des Frankfurter Airports. Die hierfür geplanten Investitionen in Milliardenhöhe wecken zwangsläufig Begehrlichkeiten.

Wert und Werte sind kein Widerspruch! Wirtschaftlicher Erfolg und moralisches Engagement müssen nicht im Widerspruch stehen, sondern sind beides Bedingungen für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung.

Verbindliche Standards für Rechtstreue und Integrität

Das Werte-Management setzt verbindliche Standards für die Werte unserer Organisation und ist Ausdruck der Philosophie unseres Unternehmens, Aufträge im fairen Wettbewerb zu gewinnen. Wir lehnen Absprachen mit Wettbewerbern sowie die Gewährung unberechtigter oder ungesetzlicher Vorteile ab und akzeptieren die Regeln des nationalen und internationalen Kartellrechts. Maßgebliche Richtschnur unseres Handelns ist der Verhaltensstandard von Fraport, dieser ist für alle Beschäftigten bindend.

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

Verhaltensstandards überarbeitet

Das Werte-Management von Fraport wurde durch eine aus Vertretern verschiedener

Geschäftsbereiche zusammengesetzte Arbeitsgruppe erarbeitet und Anfang 2003 eingeführt. Im Geschäftsjahr 2005 wurden die grundlegenden Dokumente zum Werte-Managementsystem, der Verhaltensstandard der Fraport AG und die Regeln für den Umgang mit Geschenken und Zuwendungen einer ersten Überarbeitung unterzogen. Neben sprachlichen Präzisierungen wurden dabei die Wertgrenzen für Geschenke den aktuellen steuerrechtlichen Regelungen angepasst.

Ende 2005 wurden die arbeitsvertraglichen Vereinbarungen mit unseren Beschäftigten um Erläuterungen und Verhaltensregeln zum Thema Werte-Management ergänzt. Diese Bindung an die Vorschriften des Fraport-Werte-Managements wurde sowohl für tarifgebundene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch für außertariflich Beschäftigte obligatorisch. Im Rahmen der Fortbildungsmaßnahmen wurden rechtliche Fragestellungen vor dem Hintergrund des Werte-Managements in zwei so genannten Compliance-Veranstaltungen kommuniziert, die sich insbesondere an Führungskräfte der Fraport AG richteten.

Ebenfalls im Jahr 2005 waren rund 30 Vertreter wichtiger Fachfirmen vom Bau sowie Architektur- und Ingenieurbüros zu einer Veranstaltung zum Thema Werte-Management eingeladen. Bei diesem Anlass wurde die zukünftige gemeinsame Leitlinie für Auftraggeber und Lieferantenbeziehungen im Um- bzw. Ausbauprogramm am Frankfurter Flughafen besprochen. Ziel ist es, bei unseren Geschäftspartnern dieselbe Werte-Orientierung zu verankern wie bei uns.

Einführung des Werte-Managements bei Tochtergesellschaften

Aufbauend auf den Erfahrungen bei der Fraport AG wurde vom Vorstand im Jahr 2005 beschlossen, das Werte-Managementsystem in einem ersten Schritt ebenfalls bei ausgewählten Tochtergesellschaften in Deutschland und Europa einzuführen. Dabei wird das Werte-Managementsystem mit teilweise länder- und kulturspezifischen Anpassungen auf die Tochtergesellschaften übertragen.

Die Einführung verläuft jeweils in mehreren Phasen, wobei Vertreter der Fraport AG aktiv die Umsetzung in der jeweiligen Tochtergesellschaft betreuen. Zunächst ist eine Verabschiedung der Dokumente durch die Geschäftsleitungen der Tochtergesellschaften vorgesehen, auf die die Initiierung des Implementierungsprozesses folgt. Zu einem späteren Zeitpunkt ist darüber hinaus auch eine Überprüfung der Umsetzung geplant.

Die Einführung des Werte-Managementsystems der Fraport AG bei Tochter- und Beteiligungsgesellschaften bildet auch den Schwerpunkt der Arbeit des Fraport-Werte-Managementteams im Geschäftsjahr 2006. Daneben ist die Durchführung einer dritten Mitarbeiterbefragung im Kontext Werte-Management geplant, mit der die Verankerung von Verhaltensstandards innerhalb der Fraport AG erhoben werden soll.

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

Risikomanagement

Mit dem Risikomanagementsystem des Fraport-Konzerns können wir die mit unserer Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken frühzeitig erkennen, bewerten und steuern. Primäres Ziel ist der kontrollierte Umgang mit Risiken. Dieser schafft Handlungsspielräume: Risiken können dann eingegangen werden, wenn die angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Das Risikomanagement ist in die laufenden Geschäftsprozesse integriert und erfolgt durch die jeweils verantwortlichen Unternehmensbereiche. Risiken aus den Beteiligungsgesellschaften unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG. Der Risikomanagementausschuss bildet das zentrale und ranghöchste Gremium des Risikomanagementsystems unterhalb der Vorstandsebene und ist mit leitenden Angestellten der Unternehmensbereiche besetzt. Er führt das zentrale Risikomanagement durch, entwickelt es mit

Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht. Für die Unterstützung bei der Bewältigung seiner Aufgaben hat der Risikomanagementausschuss ein Büro eingerichtet.

Das Risikomanagementsystem ist schriftlich in einer gesonderten Richtlinie dokumentiert. Sie entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Die Interne Revision prüft die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems und leistet mit ihren Erkenntnissen einen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung des Risikomanagements im Fraport-Konzern. Über die Risikosituation wird entsprechend unseren unternehmensweit geltenden Grundsätzen quartalsweise berichtet.



„Gegenüber unseren Aktionären und den anderen Stakeholdern der Fraport AG verpflichten wir uns zu größtmöglicher Transparenz. Mit unserem Corporate Governance-Kodex und dem Fraport-Werte-Management haben wir leistungsfähige Strukturen und Managementsysteme etabliert, die teilweise deutlich über das gesetzlich geforderte Maß hinausgehen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität der Fraport AG als Börsenwert, Nachbar in der Region Rhein-Main und Arbeitgeber.“

Dr. Stefan Schulte
Vorstand Finanzen und Bau

Glossar

Airrail Service → Bei der Anreise über die ICE-Strecken Stuttgart-Frankfurt oder Köln-Frankfurt haben Reisende die Möglichkeit, am Hauptbahnhof in Stuttgart bzw. in Köln einzuchecken. Sie erhalten dort bereits die Bordkarte für die Weiterreise per Flugzeug ab Frankfurt und müssen erst am Zielflughafen ihr Gepäck wieder in Empfang nehmen. Es ist vorgesehen, diesen AIRail Service auf weitere Destinationen auszudehnen.

Biometrische Passkontrolle → Automatische Personenerkennung auf der Basis biometrischer Merkmale (Gesicht, Iris, Fingerabdrücke). Bei gleichbleibend hohem Sicherheitsstandard lässt sich damit die Passagierabfertigung vereinfachen.

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

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

EBIT → Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

EBITDA → Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

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

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

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

Entgeltordnung → Regelt die Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienstentgelte.

Flugbewegungen → Starts und Landungen.

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

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

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

Hub/Hub-and-Spoke-System → Hub bedeutet wortwörtlich „Nabe“ – ein Flughafen, der Luftfernverkehr mit einem System von Zubringerflügen (Spokes = „Speichen“) koordiniert.

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

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

Intermodalität → Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

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

Luftverkehrsdrehkreuz/Luftverkehrsdrehscheibe → Synonyme für Hub.

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

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

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

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

Slots → Zeitfenster für Starts und Landungen.

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

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

Über diese Publikation

Der vorliegende zweite Nachhaltigkeitsbericht der Fraport AG informiert darüber, mit welchen Strategien und konkreten Schritten wir langfristig eine ökonomisch, ökologisch und gesellschaftlich verantwortungsbewusste Entwicklung unseres Unternehmens gewährleisten. Dabei beschränkt sich die ökonomische Dimension in diesem Bericht auf die wichtigsten Kennzahlen und grundlegenden Finanzinformationen. Ausführliche, in die Tiefe gehende Angaben zu unserer wirtschaftlichen Leistung sind unserem Geschäftsbericht zu entnehmen.

Der Fraport-Nachhaltigkeitsbericht 2005 befasst sich im Wesentlichen mit dem Geschäftsjahr 2005, informiert aber auch über wesentliche Trends und zukünftige Entwicklungen. Dort, wo bis zur Drucklegung noch kein Zahlenmaterial per 31. Dezember 2005 zur Verfügung stand, fanden Zahlen aus dem Geschäftsjahr 2004 Verwendung. Berichtsgegenstand ist grundsätzlich der Fraport-Konzern einschließlich seiner Beteiligungen und Töchter. Der Flughafen Frankfurt als wichtigster Konzern-Standort sowie die Fraport AG als Kern des Fraport-Konzerns stehen gleichwohl aufgrund ihrer Größe und herausragenden Bedeutung im Fokus des Berichts.

Als Grundlage für diesen Bericht dienten die allgemein anerkannten Leitlinien für eine global einheitliche Nachhaltigkeitsberichterstattung, wie sie die Global Reporting Initiative (GRI) formuliert. Über das vorliegende Produkt hinaus verstehen wir die GRI-Standards als Herausforderung und Orientierungsmarken für die weitere kontinuierliche Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung. Näheres über die Arbeit und konkrete Richtlinien der GRI sind unter www.globalreporting.org nachzulesen.

Die nachhaltigkeitsrelevanten Informationen werden in Textform oder anhand von Tabellen und Grafiken präsentiert. Themen, zu denen über diesen Bericht hinaus noch weiterführende Informationen verfügbar sind, wurden im Text mit entsprechenden Querverweisen auf den Fraport-Geschäftsbericht, die Umwelterklärung oder den Web-Auftritt www.fraport.de versehen. Eine externe Verifizierung künftiger Nachhaltigkeitsberichte ziehen wir in Erwägung.

Fraport im Internet:

www.fraport.de

www.ausbau.flughafen-frankfurt.com

www.frankfurt-airport.de

www.cargocity.de

Impressum

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

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

Gestaltung:
Bert Klemp Corporate Design,
Frankfurt am Main

Fotografie:
Bert Klemp, Frankfurt am Main
Martin Joppen, Frankfurt am Main
Andreas Meinhardt (UKM-IK)
Stefan Rebscher (UKM-IK)

Herstellung:
Fraport AG (UKM-IK)

Prepress:
MDDigitale Produktion, Maintal

Druck:

Printed in Germany

Absender:

Name _____

Straße _____

Postleitzahl/Ort _____

Bitte senden Sie mir

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

Antwort



**Fraport AG
Unternehmenskommunikation (UKM)**

60547 Frankfurt am Main

