

Nachhaltigkeitsbericht 2006

Wachstum mit Weitblick



Kennzahlen 2006

Wirtschaftskennzahlen Fraport-Konzern	2005	2006
Umsatz und Ergebnis in Mio € ¹⁾		
Umsatz	2.089,8	2.143,9
Gesamtleistung	2.141,7	2.250,3
EBITDA	542,5	578,4
EBIT	306,6	330,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	285,4	340,2
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	161,5	228,9
Rentabilitätskennzahlen in %		
Umsatzrendite	13,7	15,9
EBITDA-Marge	26,0	27,0
EBIT-Marge	14,7	15,4
ROCE-Kapitalrendite	13,5	13,5
Eigenkapitalquote in % ²⁾		
	52,1	51,7

¹⁾ Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst.
Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt	2005	2006
Passagiere (in Mio)	52,2	52,8
Cargo (in Tsd t)	1.963,1	2.127,8
Verkehrseinheiten ohne Transit (in Tsd)	71.492,5	73.756,6
Flugbewegungen inklusive Militärflüge (in Tsd)	495,7	489,4
Flugbewegungen ohne Militärflüge (in Tsd)	490,1	489,4
Höchststartgewichte ohne Militärflüge (in Tsd t)	28.160,3	27.973,5
Sitzladefaktor (in %)	71,1	73,2

Personalkennzahlen Fraport AG	2005	2006
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum 31. Dezember	12.830	12.735
Auszubildende zum 31. Dezember	345	339
Schwerbehinderte (Schwerbehindertenquote in %)	7,5	7,8
Ideenmanagement (ausgezählte Prämien in €)	160.202	226.349
Durchschnittliches Lebensalter	40,7	41,3
Teilzeit		
Teilzeitquote absolut (in %)	12,8	13,3
Teilzeitquote Männer (in %)	7,5	8,0
Teilzeitquote Frauen (in %)	35,3	36,1
Arbeitssicherheit		
Gesamtunfälle	1.212	1.058
Unfallbedingte Ausfalltage	8.972	8.208
Krankenquote (ADV) (in %)	5,7	5,6

Umweltkennzahlen Flughafen Frankfurt	2005	2006
Fluglärm		
Dauerschallpegel [Leq(4) in dB(A)] in Anlehnung an das Fluglärmgesetz nach DIN 45643		
Anflug: Messstelle 01 Offenbach-Lauterborn	62	62
Anflug: Messstelle 06 Raunheim	63	61
Abflug: Messstelle 12 Bad Weilbach	59	59
Abflug: Messstelle 51 Büttelborn-Worfelden	60	59
Bodenlärmeinfluss: Messstelle 03 Zeppelinheim	53	51
Bodenlärmeinfluss: Messstelle 08 Kelsterbach	55	55
Luft (Emissionen des Luftverkehrs)		
Flugzeugemissionen pro Kalenderjahr bis 300 Meter Höhe (Rollen, Starten, Steigflug, Sinkflug inklusive Ausrollen, Triebwerkszündungen, APU) [t]		
NO _x	2.865	2.587
HC	607	635
CO ₂ (inklusive Flugverkehr bis 300 Meter Höhe)	720.654	678.932
Verkehr		
Anteil der Passagiere, die den öffentlichen Personennahverkehr nutzen (in %)	36	33
Davon Anteil der Passagiere, die den ICE nutzen (in %)	16	15
Anteil der Beschäftigten, die den öffentlichen Personennahverkehr nutzen (in %)	38,6	38,6
Energie		
Gesamt-Energieverbrauch am Flughafen inklusive Mieter und Konzessionäre (in Mio kWh)	1.084,4	1.072,8
Trink- und Brauchwasser		
Trinkwasser (in Mio m ³)	1,611	1,579
Brauchwasser (in Mio m ³)	0,140	0,150
Abwasser		
Schmutzwasseraufkommen (in Mio m ³)	1,576	1,626
Grundwasser		
Nitratgehalt an der Messstelle 45 (mg/l)	122	96
Abfall		
Gesamtabfall pro Jahr ohne Boden und Bauschutt (in t)	21.437	23.504
Recycling-Quote (in %)	88	85

Vision | 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 Erlebniswelten 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.

Inhalt

U3	Kennzahlen
01	Editorial
02	Meilensteine 2006
04	Entwicklung des Luftverkehrs
06	Über diese Publikation



07 Wirtschaftliche Leistung



19 Das Unternehmen



31 Umweltschutz



45 Soziale Verantwortung



59 Gesellschaftliche Verantwortung

70	Glossar
72	GRI-Index
U5	Ansprechpartner



Sehr geehrte Leserin und Leser,

Nachhaltigkeit im Sinne einer zukunftsverträglichen Bewirtschaftung knapper Ressourcen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist Umweltschutz nur ein Kriterium nachhaltiger Entwicklung. Die UN-Kommission für Umwelt und Entwicklung, die sogenannte „Brundtland-Kommission“, lieferte 1987 in ihrem Abschlussbericht folgende Definition: „Nachhaltige Entwicklung bedeutet eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der gegenwärtig lebenden Menschen entspricht, ohne die Fähigkeiten zukünftiger Generationen zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse zu gefährden.“

Auf der UN-Konferenz 1992 in Rio de Janeiro wurde dieses Prinzip zur Maxime weltweiten Handelns erhoben. Das Prinzip der Nachhaltigkeit fordert von allen gesellschaftlichen Gruppen einen Beitrag. So stehen etwa Unternehmen in der Pflicht, in ihrem unmittelbaren Einflussbereich nachhaltig zu wirtschaften. Sie sind darüber hinaus aber auch angehalten, den ihnen möglichen Beitrag zu leisten, damit sich Nachhaltigkeit als weltweit beachtete Handlungsmaxime durchsetzt.

Fraport hat Elemente von Nachhaltigkeit lange vor 1987 zum Managementprinzip erhoben. So wurde der Umweltschutz schon 1972 zum Unternehmensgrundsatz erklärt. Bereits 1974 führten wir als erster deutscher Flughafen lärm-differenzierte Landeentgelte ein. 2008 gehen wir wieder beispielgebend voran: Ab dem 1. Januar 2008 führen wir für FRA anfliegende Airlines emissionsbezogene Landeentgelte ein. Diese in der „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ abgestimmte Maßnahme ist ein weiterer Nachhaltigkeitsbeitrag zu den Bemühungen um CO₂-Reduzierungen im Luftverkehr.

Heute ist Nachhaltigkeit neben Wertschaffung und Leistungsstärke das dritte, gleichberechtigte Konzern-Ziel. Wir verstehen darunter die Ausrichtung der Unternehmensstrategie an langfristiger ökonomischer, ökologischer und sozialer Stabilität. In den zurückliegenden Jahren haben wir systematisch daran gearbeitet, unsere Nachhaltigkeits-Performance Schritt für Schritt zu verbessern. Der Ihnen vorliegende Nachhaltigkeitsbericht 2006 dokumentiert Fortschritte, die wir in den Kategorien wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Leistung erreicht haben.

Im Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr freut uns besonders die Aufnahme der Fraport-Aktie in die beiden bedeutendsten Nachhaltigkeits-Indizes FTSE4Good-Index und Dow Jones STOXX Sustainability-Index. Ein Nachhaltigkeits-Highlight im Geschäftsjahr 2007 wird unser Beitritt zum Global Compact der Vereinten Nationen sein. Der Global Compact umfasst zehn Prinzipien aus den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz sowie Korruptionsbekämpfung. Sein Ziel ist eine Weltwirtschaft, die sich am Leitbild der Nachhaltigkeit ausrichtet.

All dies ist für uns eine große Motivation, Nachhaltigkeit immer konsequenter und besser zu leben – im konstruktiven und kritischen Dialog mit unseren Stakeholdern. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wilhelm Bender
Vorsitzender des Vorstands

Meilensteine 2006

31. Januar: Fraport wird Flughafen-Betreiber in Delhi – eine internationale Luftverkehrsdreh-scheibe. Unter Federführung von Fraport wird mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens der indischen Haupt-stadt Delhi begonnen. Die Konzession läuft über



Fraport-Know-how wird weltweit geschätzt, und internationale Flughäfen wie Delhi profitieren von einer Partnerschaft.

27. April: Als Europas größter Frachtflughafen wird Frankfurt von den Lesern des Fachmagazins „Air Cargo World“ mit dem „ACE Award for Excellence“ ausgezeichnet. Frankfurt rangiert in Europa deutlich vor Amsterdam, Paris und London.



Mit der Kinder-Arche in Sindlingen unterstützt Fraport Mitarbeiter und Anwohner bei der Kinderbetreuung.

30 Jahre mit der Option einer Verlängerung um weitere 30 Jahre. Fraport hält einen Anteil von zehn Prozent an der Flughafen-Gesellschaft, unser Konsortium kommt insgesamt auf 74 Prozent der Anteile am derzeit zweitgrößten indischen Airport.

9. Februar: Schneechaos in Deutschland – Mitarbeiter des Winterdienstes von Fraport helfen freiwillig beim Schneeräumen im stark betroffenen Ostbayern.

9. März: Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, präsentiert auf der Internationalen Tourismus Börse ITB ein „Sechspunkte-Programm zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland und des zentralen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt“. Deutschland sei exportintensiv und rohstoffarm und brauche deshalb eine leistungsfähige Luftfahrt-industrie. Diese sei sich ihrer Verantwortung zur Verbesserung des Lärm- und Klimaschutzes bewusst.

26. April: Passives Schallschutzprogramm der Fraport AG – Über 5.400 Anträge für 14.200 Wohneinheiten und 30 besonders schutzwürdige Einrichtungen sind eingegangen. Damit haben die Eigentümer von mehr als 80 Prozent der im festgelegten Gebiet befindlichen Wohnungen die von Fraport finanzierten Schallschutzmaßnahmen beantragt.

2. Mai: Unter www.aktivfuertieregion.fraport.de informiert die Fraport AG mit einer neuen Internet-Seite über ihr vielseitiges soziales Engagement im Umland des Frankfurter Flughafens. Die Website liefert Wissenswertes rund um die Bereiche Sport, Kunst und Kultur sowie Umwelt und Soziales.

16. Juni: Frankfurt wurde vom Flughafen-Verband ACI (Airports Council International) als bester Flughafen Europas in der Kategorie über 25 Millionen Passagiere jährlich ausgezeichnet.

20. Juni: Ein von Fraport geführtes Konsortium gewinnt die internationale Ausschreibung um den Betrieb der vom Tourismus geprägten Schwarzmeer-Flughäfen Varna und Burgas. Die Konzession läuft über 35 Jahre und kann anschließend im beiderseitigen Einvernehmen verlängert werden. Fraport hält einen Anteil von 60 Prozent an der Managementgesellschaft und wird den kompletten Betrieb der beiden Flughäfen übernehmen, Masterpläne für ihren Ausbau entwickeln und moderne Terminals errichten lassen.

8. Juli: Der Airport Frankfurt wird 70 Jahre alt – am 8. Juli 1936 landete das erste Flugzeug auf dem damals neuen Flughafen am heutigen Standort nahe dem Frankfurter Kreuz.

11. Juli: Die Fraport AG wird als einziges deutsches Unternehmen im Jahr 2006 neu in den FTSE4Good-Index aufgenommen.

9. August: Annähernd zwei Drittel der Befragten sprechen sich bei einer Repräsentativ-Erhebung von TNS Infratest im Frankfurter Umland für den Ausbau des Frankfurter Airports aus. Drei Viertel erwarten positive Impulse für den Arbeitsmarkt durch eine Erweiterung. Damit ist die Zustim-



Fraport baut das lokale Umweltsponsoring weiter aus und überwiegt dem Regionalpark RheinMain 2006 eine Rekordsumme.

20. Oktober: Der Regionalpark RheinMain erhält weitere 800.000 Euro von Fraport. Damit erhöht sich die Summe der für den Regionalpark zur Verfügung gestellten Fördergelder auf insgesamt 9,5 Millionen Euro. Mit Fraport-Zuschüssen entsteht so im Rhein-Main-Gebiet ein Netzwerk von



Innovative Technologien kommen auch am Boden zum Einsatz, wie im Langzeittest der Wasserstoff-Automobile.

mung zum Flughafen-Ausbau seit der letzten Umfrage im Jahr 2002 deutlich gewachsen.

5. September: Fraport eröffnet die Kinder-Arche in Sindlingen gemeinsam mit Unternehmen der Region und der Stadt Frankfurt. Die rund 60 Krippenplätze für Kinder bis drei Jahre sind zur Hälfte für Kinder von Mitarbeitern der beteiligten Unternehmen reserviert; Frankfurter Bürger können die neue Betreuungseinrichtung ebenso für ihren Nachwuchs nutzen. Das Fluggi-Land, die von Landes- wie Bundespolitikern als nachahmenswert gelobte Kindernotbetreuung der Fraport AG, teilt sich die neuen Räume mit der Kinder-Arche.

18. September: Die Aktie der Fraport AG wird in den Dow Jones STOXX Sustainability-Index (DSJI STOXX) aufgenommen. In diesem wichtigsten europäischen Nachhaltigkeits-Index sind ausschließlich Unternehmen mit vorbildlich nachhaltiger Unternehmensführung gelistet.

21. September: Der Vorstand präsentiert die neue Fraport-Immobilienstrategie. Das Immobiliengeschäft soll zu einem zweiten Kernbereich neben dem Airport-Betrieb ausgebaut werden. Eine weiter optimierte Nutzung der nicht für den Flugbetrieb erforderlichen Flächen verspricht die Hebung zusätzlicher Ertragspotenziale.

parkartig gestalteten Wegen als Freizeitangebot für die Menschen der Region Rhein-Main.

17. November: Im Rahmen eines von der EU mitfinanzierten Langzeittests übernimmt Fraport zwei Fahrzeuge mit Wasserstoff-Antrieb. Die Pkw der A-Klasse von Daimler-Chrysler mit Brennstoffzelle werden inner- und außerhalb des Flughafen-Geländes bis Ende 2009 auf ihre Alltagstauglichkeit getestet. Zwei weitere Fahrzeuge der gleichen Art wird Fraport Ende 2007 in den Fuhrpark integrieren.

29. November: Fraport und Ticona/Celanese unterschreiben eine Absichtserklärung („letter of intent“) über den Erwerb des Ticona-Werksge- ländes in Kelsterbach. Mit diesem „Pakt der Vernunft“, der eine Schließung des Ticona-Werks in Kelsterbach bis spätestens 2011 vorsieht, nimmt Fraport eine entscheidende Hürde auf dem Weg zur Erweiterung der Kapazitäten des Flughafens Frankfurt mit dem Bau einer zusätzlichen Lande- bahn im Nordwesten.

22. Dezember: Erstmals in seiner Geschichte durchbricht der Flughafen Frankfurt bei der Fracht die statistische „Schallmauer“ von zwei Millionen Tonnen innerhalb eines Kalenderjahrs. Im Dezember 1988 überschritt der Airport zum ersten Mal die Marke von einer Million Tonnen. Im Jahr 2000 waren dann erstmals mehr als 1,5 Millionen Tonnen zu verladen.

Wachstumsbranche Luftverkehr

Der Luftverkehr verbindet rund um den Globus Menschen und Märkte miteinander. Wirtschaft und Industrie, aber auch Wissenschaft, Kultur und Politik sind auf den Luftverkehr angewiesen. Er ist eine entscheidende Voraussetzung für die Wirtschaftskraft des Standorts Deutschland und wirkt als starker Motor regionaler Entwicklung. Unsere exportorientierte Volkswirtschaft benötigt ein leistungsstarkes und effizientes Luftverkehrssystem, damit wir mit den Wirtschaftszentren der Welt in enger Verbindung bleiben und von der Globalisierung profitieren können.

Für die Weltwirtschaft war 2006 erneut ein sehr gutes Jahr. Das globale Wirtschaftswachstum belief sich auf 5,2 Prozent und lag damit rund einen Prozentpunkt über dem Zehnjahresdurchschnitt. Mit einem Plus von 9,5 Prozent lag die Zunahme des Welthandels ebenfalls über dem langjährigen durchschnittlichen Wachstum. Hauptwachstumsmärkte waren mit neun Prozent einmal mehr die asiatischen Schwellenländer sowie Mittel- und Osteuropa einschließlich der EU-Beitrittsländer mit 6,4 Prozent. Doch auch das Wachstum der Euro-Zone spiegelte die gute Wirtschaftslage wider: Es betrug in 2006 2,7 Prozent. Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus um 3,3 Prozent ebenfalls ein robustes Wachstum.



Der Airbus A380 bedeutet den Einstieg in eine neue Ära des Weltluftverkehrs. Seine hohe Transportkapazität von bis zu 853 Personen hilft, Umweltbelastungen und Betriebskosten zu senken. Darüber hinaus begünstigt die A380 die Bündelung von Luftverkehrsströmen und steigert so die Bedeutung internationaler Luftverkehrsdrehkreuze wie den Hub Frankfurt.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

in %	2005	2006
Deutschland	0,9	2,7
Euro-Zone	1,4	2,7
EU 25/27	1,7	3,1
Mittel- und Osteuropa	5,6	6,4
USA	3,2	3,3
Japan	2,7	2,0
China	10,2	10,7
Indien	8,5	8,9
Welt	4,8	5,2
Welthandel	7,3	9,5

Quellen: DekaBank, 15. November 2006 für 2005 und 31. Januar 2007 für 2006, Dezember 2006 für Welthandel, Statistisches Bundesamt, 13. Februar 2007.

Wirtschaftliche Erholung in Deutschland

Nach einem nur moderaten Wirtschaftswachstum von 0,9 Prozent im Vorjahr nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt 2006 um 2,7 Prozent zu. Wachstumstreiber Nummer eins war wie in den Jahren zuvor der Außenbeitrag: Bezogen auf die Ausfuhr von Waren konnte die deutsche Volkswirtschaft 2006 zum vierten Mal in Folge den Status des Exportweltmeisters erlangen.

Dem positiven Wachstumstrend der Weltwirtschaft folgte der Luftverkehr auch 2006 als einer der dynamischsten Wirtschaftszweige. Dabei blieben die von den meisten Fluggesellschaften wegen der stark gestiegenen Rohölpreise im Verlauf des Jahres 2006 geforderten Treibstoffzuschläge auf die Ticketpreise ohne sichtbare negative Auswirkungen auf das Passagierwachstum. Nach Schätzungen des Airports Council International (ACI) nahm das Passagieraufkommen im Jahr 2006 weltweit erwartungsgemäß um 4,9 Prozent, auf europäischen Flughäfen um 6,2 Prozent zu. Die Luftfrachttonnage stieg weltweit um 5,8 Prozent und in Europa um 3,6 Prozent.

Zeichen stehen weiter auf Luftverkehrswachstum

In Deutschland bestätigte der Passagierverkehr im Jahr 2006 gemäß der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) mit einem Wachstum um 5,3 Prozent ebenfalls die Prognosen. Wachstumstreiber waren hier, neben dem „Low-Cost“-Segment im Europaverkehr, Interkontinental-Angebote auch auf einigen anderen deutschen Flughäfen, die zusätzlich zum Angebot am bundesweit führenden Hub Frankfurt platziert wurden. Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Airports lag im Berichtsjahr laut ADV mit plus 9,3 Prozent deutlich über der Prognose aus dem Vorjahr und erneut über Weltniveau.

Der Luftverkehr trägt seit Jahren mit kontinuierlichem Wachstum positiv zur Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung bei. Die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen und die Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung sind die zentralen

Kräfte, die in den kommenden Jahren das Wachstum des Weltluftverkehrs tragen werden. Erfolgreiche Volkswirtschaften sind starke Luftverkehrsstandorte: Deutschland nimmt unter den exportorientierten Nationen einen Spitzenplatz ein und wird auch in Zukunft im Welthandel eine führende Rolle spielen. Entsprechend stark wird allen Verkehrsprognosen zufolge hierzulande das Passagier- und Luftfrachtaufkommen wachsen.

Eine im Auftrag der „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ vom Beratungsunternehmen Intraplan erstellte Prognose unterstellt bezüglich des auf deutschen Flughäfen abgefertigten Passagierolumens für den Zeitraum von 2005 bis 2020 eine jährliche Wachstumsrate von durchschnittlich 4,1 Prozent. Gegenüber 169 Millionen Passagieren, die 2005 an deutschen Flughäfen abflogen oder ankamen, werden für das Jahr 2020 307 Millionen Fluggäste prognostiziert. Noch stärker wird Intraplan zufolge das Luftfrachtvolumen wachsen: Hier erwartet die Verkehrsprognose zwischen 2005 und 2020 sogar eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 5,3 Prozent – von 3,12 Millionen Tonnen auf dann 6,78 Millionen Tonnen pro Jahr.

Job-Motor Luftverkehr

Der gesamte Luftverkehrsbereich gehört zu den erfreulichen Wachstumsbranchen und sichert in Deutschland über 283.000 direkte, qualifizierte Arbeitsplätze – in der Luftverkehrsindustrie, bei den Fluggesellschaften, den Verkehrsflughäfen und bei der Flugsicherung. Zusammen mit den indirekten und induzierten Arbeitsplätzen hängen in Deutschland heute rund 850.000 Arbeitsplätze vom Luftverkehr ab. Die langfristige Perspektive der Branche ist exzellent: Angesichts der prognostizierten Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen könnten nach Angaben der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ bis zum Jahr 2020 rund 411.000 neue Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen werden.

Über diese Publikation

Der Nachhaltigkeitsbericht 2006 der Fraport AG informiert darüber, mit welchen Strategien und konkreten Schritten wir eine ökonomisch, ökologisch und gesellschaftlich verantwortungsbewusste Entwicklung unseres Unternehmens gewährleisten. Dabei ist die ökonomische Dimension in diesem Bericht auf die wichtigsten Kennzahlen und grundlegenden Finanzinformationen beschränkt. Noch ausführlichere, in die Tiefe gehende Angaben zu unserer wirtschaftlichen Leistung sind unserem Geschäftsbericht zu entnehmen.

Der Fraport-Nachhaltigkeitsbericht 2006 befasst sich im Wesentlichen mit dem Kalenderjahr 2006, informiert aber auch über Trends und zukünftige Entwicklungen. 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 Mittelpunkt. Der Bericht wendet sich an sämtliche Stakeholder von Fraport – vor allem an Aktionäre, Kunden, Beschäftigte und Bewohner der Region Rhein-Main.

Als Grundlage für diesen Bericht dienten die allgemein anerkannten Leitlinien für eine global einheitliche Nachhaltigkeitsberichterstattung, wie sie die Global Reporting Initiative (GRI) in der Version G3 formuliert. Über das vorliegende Produkt hinaus verstehen wir die GRI-Standards als Herausforderung und Orientierungsmarke für die weitere kontinuierliche Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung. Näheres über die Arbeit und konkrete Richtlinien der GRI ist unter www.globalreporting.org nachzulesen.

Themen, zu denen über diesen Bericht hinaus noch weiterführende Informationen verfügbar sind, wurden im Text mit entsprechenden Querverweisen versehen. Eine externe Verifizierung künftiger Nachhaltigkeitsberichte ziehen wir in Erwägung.

Ein Substanzwert mit vielfältigem Potenzial ...



... , das ist die Fraport-Aktie. Mit dem Flughafen Frankfurt, einer der führenden Luftverkehrsdrehscheiben Europas, sind wir erstklassig positioniert. Sein geplanter Ausbau und die strategische Entwicklung unseres Immobilienvermögens sichern uns hervorragende Perspektiven. Gleiches gilt für unser „Externes Geschäft“, in dem wir das in Frankfurt gesammelte Know-how im Airport-Business an über 80 Flughafen-Standorten in Deutschland, Europa und rund um den Globus vermarkten.

Dr. Stefan Schulte,
stellvertretender Vorstandsvorsitzender
Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau

Nachhaltige Werte schaffen

Der Flughafen Frankfurt ist heute eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze der Welt. Mit dem europaweit höchsten Anteil an Umsteigepassagieren profitiert er in einzigartiger Weise von der Wachstumsdynamik des Weltluftverkehrs. Als seine Eigentümerin und Betreiberin gehört die Fraport AG zu den international führenden Unternehmen im Airport-Business. Die Qualität unserer Arbeit und hoch motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen uns zu einem präferierten Partner unserer Kunden – Fluggäste, Airlines, Logistikspezialisten und andere Unternehmen, die die erstklassige Lage der Airport City Frankfurt zu schätzen wissen. Unsere Kompetenzen in Entwicklung, Betrieb und Verwaltung von Flughäfen bieten wir auch weltweit an. Damit erschließen wir uns zusätzliche Wachstumspotenziale.

Fraport blickt auf eine lange Tradition im Airport-Management zurück: Seit 1924 betreiben die Fraport AG beziehungsweise ihre Vorgängergesellschaften am Standort Frankfurt erfolgreich Deutschlands größten Flughafen. Seine Lage im Zentrum Deutschlands und Europas macht ihn zum bedeutendsten Ausgangspunkt und Ziel von Flugreisen nach, von oder über Deutschland. Alle wichtigen Destinationen weltweit können vom Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt aus meist im komfortablen Direktflug erreicht werden. Zu einigen Zielen führen sprichwörtlich fast alle Wege über Frankfurt: So liegt der hiesige Flughafen im Linienerverkehr mit den Wachstumsregionen in Osteuropa mit einem breiten Angebot regelmäßiger Verbindungen seit Jahren an der Spitze.

Größtes Einzugsgebiet aller europäischer Hub-Airports

Marktexperten erwarten, dass sich langfristig wenige international bedeutende Hub-Flughäfen herausbilden, die interkontinentale mit kontinentalen Verkehrsströmen vernetzen. In ihren Studien sagen sie voraus, dass Frankfurt als Heimatstandort der von der Lufthansa geführten Star Alliance hervorragende Aussichten hat, sich unter den globalen Top

Ten der Flughäfen zu behaupten, wenn es gelingt, die Kapazitäten des Airports mit dem geplanten Ausbau um eine neue Landebahn und das Terminal 3 nachhaltig zu erhöhen.

Die Lage des Frankfurter Airports im Zentrum Deutschlands und Europas ist ein weiterer Grund, der dafür spricht, dass seine Bedeutung in den kommenden Jahren noch zunehmen wird. Verglichen mit weiteren bedeutenden europäischen Hub-Airports, also vor allem 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 rund 35 Millionen Menschen, während im Umfeld von London, Paris oder Amsterdam jeweils nur rund 25 Millionen Menschen wohnen.

Ein besonderes Highlight, das 2006 die Standortqualität des Flughafens Frankfurt weit über die Grenzen Deutschlands hinaus illustrierte, war die Fußball-WM. In den Wochen des Turniers war der Frankfurter Airport der von Fußball-Fans und aktiven WM-Teilnehmern meistgenutzte Flughafen in Deutschland. Insgesamt wurden hier in dieser Zeit 35-mal Nationalmannschaften abgefertigt, darüber hinaus nutzten rund 360.000 fußballbegeisterte Passagiere und 270 Sondermaschinen Frankfurt während der WM als Tor zu Deutschland.

Finanz- und Verkehrszahlen mit positivem Trend

Die Geschäftszahlen von Fraport zeigen seit Jahren einen positiven Trend und haben sich auch im Jahr 2006 gut entwickelt. So stiegen die Fluggastzahlen in Frankfurt um 1,1 Prozent auf 52,8 Millionen, und auch auf Konzern-Ebene gelang uns mit knapp 73,8 Millionen Fluggästen ein neuer Passagierrekord. Die wirtschaftliche Belebung in Deutschland und die anhaltend großen Exporterfolge der deutschen Wirtschaft stimulierten darüber hinaus das Luftfrachtvolumen: Verglichen mit dem Vorjahr wuchs es 2006 in Frankfurt um 8,4 Prozent auf 2,128 Millionen Tonnen. Konzernweit lag der Zuwachs



im Cargo-Bereich mit 9,3 Prozent auf über 2,6 Millionen Tonnen sogar noch höher.

Mit 2.143,9 Millionen Euro überstieg der Umsatz des Fraport-Konzerns 2006 den Wert des Vorjahres um 2,6 Prozent. Maßgeblich für dieses Wachstum waren neben der Verkehrsmengenzunahme insbesondere gestiegene Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen aufgrund von Geschäftsausweitungen und neuen Sicherheitsauflagen sowie gewachsene Erlöse aus dem Retail-Geschäft.

Das EBITDA, also der Ertrag vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, wuchs 2006 im Vergleich mit 2005 auch aufgrund von Einmaleffekten (unter anderem Auflösung von Rückstellungen und Veräußerung von Beteiligungen) um 6,6 Prozent und erreichte einen Wert von 578,4 Millionen Euro. Bedingt durch einen steuerlichen Sondereffekt stieg der Jahresüberschuss der Fraport AG 2006 gegenüber dem Vorjahr um 67,4 Millionen Euro oder 41,7 Prozent auf 228,9 Millionen Euro an.

Fraport-Aktie und Hauptanteilseigner

Die Fraport-Aktie ist im MDAX, im FTSE World Europe sowie im FTSE EuroMid notiert und wurde in den Prime Standard, dem Qualitätssegment für Transparenzanforderungen der Frankfurter Wertpapierbörse, aufgenommen. Weiterhin ist unsere Aktie im Dow Jones STOXX 600-Index und dem entsprechenden Branchenindex Industrial Goods & Services gelistet.

Hauptaktionäre der Fraport AG waren per 31. Dezember 2006 das Land Hessen mit 31,65 Prozent, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH mit 20,21 Prozent, die Deutsche Lufthansa AG mit 9,98 Prozent, die Bundesrepublik Deutschland (Umtauschanleihe) mit 6,56 Prozent, die Julius Bär Holding AG mit 5,10 Prozent und The Capital Group Companies, Inc. mit 5,07 Prozent. Im Streubesitz institutioneller und privater Anleger befanden sich 21,43 Prozent der Anteile, darunter auch die Aktien, die Beschäftigte der Fraport AG halten.

Unsere Aktie zeigte 2006 das vierte Jahr in Folge eine erfreuliche Wertentwicklung. Sie legte Anfang des Jahres deutlich zu, erreichte

im ersten Quartal mit 66,77 Euro einen neuen historischen Höchststand und beendete das Geschäftsjahr 2006 mit einer Kursnotierung von 54,02 Euro. Anleger, die das gesamte Jahr in Fraport investiert haben, erzielten in 2006 eine Gesamtrendite von 22,3 Prozent. Mit dieser Wertentwicklung lag die Fraport-Aktie auf dem Niveau des DAX und 6,3 Prozentpunkte unter dem MDAX. Den MSCI-Branchenindex konnten wir mit 5,8 Prozentpunkten übertreffen. Unsere auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensstrategie unterstützen wir durch kontinuierliche und offene Kommunikation mit allen Kapitalmarktteilnehmern.

Fraport-Aktie in führende Nachhaltigkeits-Indizes aufgenommen

Die Aktie der Fraport AG wurde am 18. September 2006 erstmals in den Dow Jones STOXX Sustainability-Index (DJSI STOXX) aufgenommen. In diesem wichtigen europäischen Index für Nachhaltigkeit sind ausschließlich Unternehmen gelistet, die in ihrer Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie ihrem sozialen und kulturellen Engagement vorbildlich sind. Damit trägt der DJSI STOXX dem wachsenden Interesse von Fonds Rechnung, die ihre Anlageentscheidungen nach diesen Kriterien treffen. Die Mitgliedschaft in diesem Index macht die Fraport-Aktie auch für weitere internationale Investorenkreise interessant. In Europa hat der Index derzeit 162 Mitglieder, davon 20 aus Deutschland. Als einziges deutsches Unternehmen im Jahr 2006 wurde Fraport zudem in den FTSE4Good-Index aufgenommen und ist damit jetzt in den beiden führenden Nachhaltigkeits-Indizes vertreten.

Vier Segmente bilden das operative Geschäft von Fraport ab

Für den Kapitalmarkt bedeuten die analog zur Organisationsstruktur der Fraport AG gebildeten Segmente „Aviation“, „Retail & Properties“, „Ground Handling“ und „External Activities“ hohe Transparenz bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Potenziale des Unternehmens.



AVIATION

Deutschlands Hub im Weltluftverkehr

Mit 52,8 Millionen Passagieren und einem Luftfrachtvolumen von über 2,1 Millionen Tonnen im Jahr 2006 ist Frankfurt der größte Flughafen Deutschlands und eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze Europas. Beim Anteil der Umsteigepassagiere liegt Frankfurt mit 53 Prozent in Europa an der Spitze und weltweit auf dem dritten Platz.

Flug- und Terminalbetrieb, die Flughafen- und Luftsicherheit sowie die sich hieraus ergebenden Infrastrukturanforderungen am Standort Frankfurt sind im Konzern-Segment Aviation gebündelt. 2006 erwirtschafteten die gut 3.250 Aviation-Beschäftigten mit 701,1 Millionen Euro einen Anteil am Konzern-

Umsatz von 33 Prozent. Das EBITDA im Segment Aviation lag bei 140 Millionen Euro.

Rund um die Uhr stellen wir in enger Vernetzung mit unseren Kunden und Partnern reibungslose Prozesse und ein umfangreiches Angebot an Aviation-Dienstleistungen aus einer Hand sicher. Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist darüber hinaus die Entwicklung innovativer Konzepte für die Zukunft. Von Fraport entwickelte und am Flughafen Frankfurt eingesetzte Innovationen reichen dabei vom neuartigen Landeverfahren HALS/DTOP, das mit einer zweiten Landeschwelle auf der Südbahn die beiden Ost-West-Bahnen noch besser als bisher nutzbar macht, bis hin zu unserem intermodalen Verkehrskonzept, mit dem wir Schiene, Straße und Luft intelligent verknüpfen.

Im Jahr 2006 wurden annähernd 490.000 Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt koordiniert. Um das künftige Luftverkehrswachstum weiter mit höchster Präzision zu managen, investieren wir kontinuierlich in unsere Infrastruktur. Im Mittelpunkt stehen dabei der Bau einer zusätzlichen Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes, die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und der Bau des neuen Terminals 3.



Globalisierung als Wachstumsmotor im Luftverkehr

Die im Zuge der Globalisierung fortschreitende internationale Arbeitsteilung bedingt eine hohe Mobilität von Menschen und Gütern und wird in den kommenden Jahrzehnten rund um den Globus die Verkehrszahlen weiter steigen lassen. Vor diesem Hintergrund entwickeln wir die bestehende Infrastruktur und das Verkehrsangebot am Flughafen Frankfurt kontinuierlich weiter, um den wachsenden Anforderungen unserer Kunden an dieses internationale Drehkreuz gerecht zu werden.

So haben wir uns beispielsweise früher und intensiver als andere Luftverkehrsdrehkreise in die Entwicklung und Erprobung des neuen Großraum-Airbus A380 eingeklinkt. Der Flughafen Frankfurt bietet bereits seit 2005 Parkpositionen, an denen Super-Airbusse problemlos andocken können, und hat frühzeitig in die Anschaffung geeigneter Vorfeldfahrzeuge für den neuen Flugzeugtyp investiert. Der Lohn unserer Anstrengungen war die frühe Einbeziehung von Frankfurt in die Erprobung des neuen Flugzeugmusters.

Kapazitätserweiterung durch Ausbau

Im Mittelpunkt unserer Anstrengungen steht zurzeit die bedarfsgerechte Steigerung unserer Start- und Landebahnen-Kapazitäten. Immer mehr Airlines aus aller Welt fragen heute Slots am Flughafen Frankfurt nach. Aufgrund der gegenwärtigen Kapazitätsengpässe können wir diesen Bedarf nicht voll befriedigen – auch wenn wir kontinuierlich an Optimierungsmöglichkeiten arbeiten, um auf der Grundlage der vorhandenen Kapazitäten Freiräume für

zusätzliche Start- und Landerechte zu schaffen. Unsere Kapazitätsgrenze liegt unter Einbeziehung der Tagesrand- und Nachtzeiten derzeit bei zirka 520.000 Flugbewegungen im Jahr. 2006 haben wir es geschafft, 489.406 Flugbewegungen zu realisieren.

Damit der Flughafen Frankfurt auch in Zukunft eine bedeutende Rolle im internationalen Luftverkehr spielen kann, ist ein Ausbau der vorhandenen Kapazitäten dringend notwendig. Die neue Landebahn Nordwest wird einen wesentlichen Beitrag zur Erweiterung unseres Angebots an Slots leisten: Nach ihrer Inbetriebnahme werden wir die Zahl der stündlich koordinierten Flugbewegungen schrittweise von derzeit maximal 83 auf über 120 anheben und pro Jahr gut 700.000 Flugbewegungen koordinieren können.

Konzern-Segment Aviation

in Mio €	2006	Veränderung gegenüber 2005 in %
Umsatzerlöse	701,1	1,8
EBITDA	140,0	- 10,4
EBIT	57,5	- 37,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	3.254	- 1,8



Werttreiber Immobiliengeschäft

Der Flughafen Frankfurt ist auch aus der Immobilienperspektive hoch attraktiv. Seine zentrale Lage, die optimale Verkehrsvernetzung, seine Größe, das kaufkräftige Konsumentenpotenzial und die große Vielfalt der bereits angesiedelten Unternehmen machen ihn zu einem präferierten Standort mit Zukunft.

Im Segment Retail & Properties hat Fraport alle Kompetenzen und Aktivitäten zum Management des Flughafens Frankfurt im Non-Aviation-Geschäft gebündelt: Sie reichen von der Strategieentwicklung im Immobilienbereich über die Vermietung und Vermarktung von Immobilien sowie das Parkraummanagement bis hin zum Airport-Retailing. Die 2.860 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Retail

& Properties erwirtschafteten 2006 mit 385,1 Millionen Euro zirka 18 Prozent des Konzern-Umsatzes und trugen mit 314,6 Millionen Euro über 54 Prozent zum Konzern-EBITDA der Fraport AG bei.

Schon heute garantieren uns attraktive Shopping-Möglichkeiten und gastronomische Betriebe am Flughafen Frankfurt stabile Einnahmen: So hat jeder der durchschnittlich über 140.000 Fluggäste, die täglich den Airport nutzen, im Jahr 2006 im Mittel 2,56 Euro am Flughafen ausgegeben. Mit der projektierten Erweiterung unserer Retail-Flächen in den Terminals 1 und 2 von rund 15.000 Quadratmetern auf mehr als 27.000 Quadratmeter bis 2012 werden wir diesen Wert sukzessive auf rund vier Euro steigern.

600 Meter lang und 65 Meter breit wird eines der wichtigsten Immobilienprojekte von Fraport: das Airrail Center. Als Überbauung über dem Fernbahnhof entstehen auf rund 130.000 Quadratmeter Büroflächen, Hotels und Einkaufsmöglichkeiten mit optimaler Anbindung an Flug-, Bahn- und Pkw-Verkehr. Der Bau wird voraussichtlich im Jahr 2009 fertiggestellt.



Airport City mit besten Perspektiven

Die systematische Weiterentwicklung unseres Immobilienvermögens ist ein wesentlicher Bestandteil des Zukunftspotenzials von Frankfurt: Die einzigartige Verkehrsvernetzung, die attraktive Infrastruktur und die Nähe zu Frankfurt als ökonomischer Kern einer der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas bedeuten für den Flughafen Frankfurt die einzigartige Chance, sich in den kommenden Jahren noch stärker als Wirtschafts- und Unternehmensstandort zu entwickeln.

Die Vision von der Airport City Frankfurt geht weit über die Abfertigung von Flugzeugen hinaus: Zwar wird auch in Zukunft der Flugbetrieb für die weitere Entwicklung des Flughafens eine bedeutende Rolle spielen. Daneben gewinnt aber aufgrund des großen Interesses zahlreicher Wirtschaftsbranchen am „Unternehmensstandort Flughafen Frankfurt“ die effiziente Gestaltung, Nutzung und Bewirtschaftung unseres Immobilienvermögens eine wachsende strategische Rolle.

Wachstumsstarke und global agierende Unternehmen werden in den kommenden Jahren verstärkt den Flughafen als Standort wählen. Vor diesem Hintergrund haben wir 2006 eine neue Immobilienstrategie entworfen. Mit dem Ziel einer deutlichen Wertsteigerung werden wir in den kommenden Jahren unsere Immobilien neben dem Flugbetrieb als zweite Kerngeschäftssäule entwickeln.

Investitionsschub schafft Raum für Wachstum

Mit neu entwickelten Flächen und Immobilien wollen wir einen Wachstumsprozess einleiten. Das Mönchhof-Gelände, Gateway Gardens und das Airrail Center Frankfurt, das als Überbauung des Fernbahnhofs entstehen wird, gehören ebenso dazu wie das im Rahmen unserer Ausbauplanung zu realisierende neue Terminal 3 im Süden. Nach dessen Fertigstellung werden in den Terminals 1, 2

und 3 des Frankfurter Flughafens dann sogar 42.000 Quadratmeter für Einzelhandel und Gastronomie zur Verfügung stehen – bei bis dahin nochmals deutlich gestiegenen Fluggastzahlen (Prognose 2020: 88,6 Millionen Fluggäste).

Große Investitionen planen wir aber auch für die Erweiterung bereits bestehender Immobilien. So werden wir bereits 2008 mit dem Bau des als Arbeitstitel sogenannten Flugsteigs A0 – einer Verlängerung des Terminals 1 nach Westen – beginnen. Nach seiner Inbetriebnahme 2012 können hier pro Jahr bis zu sechs Millionen Passagiere von der Lufthansa abgefertigt werden. Darüber hinaus sind alleine beim Flugsteig A0 rund 3.000 Quadratmeter Fläche für Geschäfte und Gastronomie vorgesehen.

Konzern-Segment Retail & Properties

in Mio €	2006	Veränderung gegenüber 2005 in %
Umsatzerlöse	385,1	3,0
EBITDA	314,6	8,7
EBIT	219,6	22,3
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	2.860	- 1,6



GROUND HANDLING

Leistungskraft als Standortvorteil

Für den Erfolg der Airlines schaffen wir am Boden die Voraussetzungen. Jahrzehntelange Erfahrung ermöglicht es uns, individuell auf die Wünsche unserer Kunden einzugehen und für eine reibungslose Flugzeugabfertigung zu sorgen. Fraport steuert im Ground Handling mit größter Präzision und Schnelligkeit eine komplexe Logistikkette.

Die Pünktlichkeit von Ankünften und Abflügen ist ein entscheidender Faktor in der Wahrnehmung eines Flughafens durch die Passagiere. Die Effizienz unserer Bodenverkehrsdienste verkürzt im Passagier- und Cargo-Bereich die Standzeit der Flugzeuge am Boden, steigert die Pünktlichkeit und erhöht die Leistungskraft des Gesamtsystems Luftverkehr. Frankfurt

zählt in der Abfertigung von Passagierflugzeugen mit einer garantierten Umsteigezeit von 45 Minuten seit vielen Jahren zu den schnellsten Großflughäfen der Welt.

Mit 624,1 Millionen Euro hatte das Segment Ground Handling 2006 einen Anteil von knapp 30 Prozent am Umsatz des Fraport-Konzerns und trug trotz hoher Wettbewerbsintensität und starkem Kostendruck 63 Millionen Euro oder knapp elf Prozent zum Konzern-EBITDA bei. 7.865 Beschäftigte sind in Frankfurt für zirka 200 nationale und internationale Airlines im Passage-, Vorfeld-, Gepäck- und Frachtdienst tätig. Damit gehören wir zu den drei größten Ground-Handling-Dienstleistern der Welt.

In Frankfurt gewährleisten mehr als 7.800 Mitarbeiter im Ground Handling eine effiziente Abfertigung der Flugzeuge: Eine gelandete Maschine ist bei uns in maximal 45 Minuten wieder startbereit. Damit ist Frankfurt einer der schnellsten Großflughäfen der Welt.



Erfolgreich trotz hohem Wettbewerbs- und Kostendruck

Die Wettbewerbsintensität im Luftverkehr hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschärft. Der Markterfolg von Low-Cost-Airlines setzt die traditionellen Fluggesellschaften ebenso unter Druck wie die fortschreitende Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte: Sie ermöglicht Airlines aus dem arabischen Raum, aus Asien und den Schwellenländern die volle Partizipation am wachsenden Aufkommen im Weltluftverkehr.

Angesichts schrumpfender Margen sehen sich die Fluggesellschaften zu konsequentem Kostenmanagement gezwungen. Im Bereich der Bodenverkehrsdienste hat zudem die EU-weite Liberalisierung zu mehr Konkurrenz geführt. Kontinuierliche Effizienzsteigerungen sind im personalintensiven Ground Handling heute deshalb Pflicht, um langfristig die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, unseren Kunden höchste Dienstleistungsqualität zu bieten und dabei profitabel zu wirtschaften.

Flexible und motivierte Mitarbeiter stehen für Fraport-Qualität

Fraport hat sich mit nachhaltigen Maßnahmen zur strukturellen Kostensenkung frühzeitig auf die Herausforderungen im Bereich der Bodenverkehrsdienste vorbereitet und nachhaltige Kostensenkungen realisiert. So halfen

beispielsweise neue Arbeitszeitmodelle dabei, den Personaleinsatz besser an das schwankende Verkehrsaufkommen anzupassen.

Das Fraport-Ground-Handling-Team ist hoch motiviert und weiß jederzeit um die Bedeutung seines Könnens und Einsatzes für einen reibungslosen weltweiten Luftverkehr. Mit kreativen Lösungen und hoher Flexibilität werden wir auch in Zukunft im Ground Handling aus einer Hand eine umfangreiche Palette wettbewerbsfähiger Dienstleistungen anbieten. Das Segment leistet damit einen wichtigen Beitrag, dass der Flughafen Frankfurt bei der Pünktlichkeit weiterhin einen Spitzenplatz in Europa einnimmt.

Konzern-Segment Ground Handling

in Mio €	2006	Veränderung gegenüber 2005 in %
Umsatzerlöse	624,1	- 1,3
EBITDA	63,0	- 15,5
EBIT	34,6	- 33,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	7.865	6,4



EXTERNAL ACTIVITIES

Fraport-Know-how global vermarktet

In unserem externen Geschäft streben wir danach, unser beim Betrieb des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt erworbenes Know-how weltweit zu vermarkten. Fraport gilt im Luftverkehrsgeschäft international zunehmend als Synonym für Expertise im Flughafen-Management, für höchste Qualität im Ground Handling sowie für langjährige Erfahrung, wegweisende Technologien und Best Practice in Aviation Security und Safety.

Die Rahmenbedingungen für diesen Export von Expertise sind heute besser denn je: Das weltweite Luftverkehrsaufkommen wird sich in 20 Jahren auf vier Milliarden Passagiere pro

Jahr verdoppeln. Mehr Verkehr benötigt eine entsprechend dimensionierte Infrastruktur und vor allem effiziente, erprobte und belastbare Airport-Management-Konzepte. Heute herrscht in der Luftverkehrsbranche rund um den Globus eine regelrechte Aufbruchstimmung. Viele Länder setzen auf Deregulierung und Privatisierung, um schnell eine nachhaltige Steigerung der Leistungsfähigkeit ihrer Flughäfen zu gewährleisten.

International hohe Nachfrage nach Flughafen-Expertise

In diesem Marktumfeld verstehen wir uns nicht primär als Finanzinvestor, der vor allem Unternehmensbeteiligungen anstrebt, sondern setzen nur dort gezielt auf Kapitalbetei-

Wir sind an vielen wachstumsstarken Flughafen-Standorten rund um den Globus aktiv. Im internationalen Luftverkehrsgeschäft steht die Marke Fraport für Expertise im Flughafen-Management, Qualität im Ground Handling und langjährige Erfahrung in Aviation Security und Safety.



lungen, wo diese als Grundbedingung für die langfristige Managementverantwortung für einen Flughafen verstanden werden. Neue Märkte erschließen wir schrittweise und nach klaren Regeln. Unsere Aktivitäten außerhalb Frankfurts sind im Segment External Activities gebündelt, in dem wir 2006 mit über 14.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 433,6 Millionen Euro und ein EBITDA von 60,8 Millionen Euro erwirtschafteten: Das sind über 20 Prozent des Konzern-Umsatzes und gut 10,5 Prozent des Konzern-EBITDA – Tendenz steigend.

Wesentliche Aktivitäten von Fraport außerhalb des Heimatstandorts Frankfurt sind der Betrieb der deutschen Flughäfen Frankfurt-Hahn und Hannover, des Airports der peruanischen Hauptstadt Lima sowie

eines internationalen Passagierterminals des Flughafens im türkischen Antalya. Darüber hinaus ist Fraport an zahlreichen in- und ausländischen Standorten mit Dienstleistungen von Ground Handling über Cargo-Services bis hin zu Sicherheitsdienstleistungen tätig. Das Geschäft im weltweit boomenden Sicherheitsmarkt betreiben wir über unsere hundertprozentige Tochter ICTS Europe Holdings B. V., dem europäischen Marktführer im Bereich der Aviation Security.

Flughafen-Beteiligungen von Fraport wachsen teils stark

Am Low-Cost-Flughafen Frankfurt-Hahn, an dem Fraport mit 65 Prozent beteiligt ist, nahm 2006 die Zahl der Fluggäste um 20,4 Prozent



Cairo International Airport (CAI)

Konzern-Segment External Activities

in Mio €	2006	Veränderung gegenüber 2005 in %
Umsatzerlöse	433,6	9,8
EBITDA	60,8	>100
EBIT	18,7	–
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	14.267	17,3



Flughafen Frankfurt-Hahn (HHN)

auf 3,7 Millionen zu. Unser Hauptkunde in Frankfurt-Hahn, Ryanair, stationierte weitere Flugzeuge und steigerte die Anzahl von Flugzielen und Frequenzen nochmals deutlich. Auch im Cargo-Bereich konnte Frankfurt-Hahn kräftig zulegen: Das Luftfrachtaufkommen stieg hier um elf Prozent auf über 112.000 Tonnen.

Der Flughafen Hannover-Langenhagen, eine 30-Prozent-Beteiligung von Fraport, konnte 2006 die Passagierzahlen um 1,1 Prozent auf 5,7 Millionen steigern. Ein darüber hinausgehendes Wachstum der Passagierzahlen dieses wichtigen deutschen Ferienflughafens wurde von einer zurückhaltenden touristischen Nachfrage verhindert.

Am Flughafen von Antalya, an dem wir eines der beiden internationalen Terminals betreiben, war die Verkehrsentwicklung von



Antalya International Terminal (AYT)

der Zuweisung der Airlines beziehungsweise des Verkehrs auf die beiden Terminals geprägt. Nach der Neuverteilung kehrten sich die drastischen Einbrüche im Fraport-Terminal ab Mai 2006 wieder in Zuwächse um, und das Gesamtjahr konnte bei 5,1 Millionen Passagieren noch mit einem Plus von einem Prozent abgeschlossen werden. Stark wuchs das Ver-

kehrsaufkommen am Flughafen Lima, an dem Fraport eine Beteiligung von 42,75 Prozent hält: Mit sechs Millionen Fluggästen im Jahr 2006 wurde der Vorjahreswert um 6,7 Prozent übertroffen.

Akquisitionserfolge in Indien und Bulgarien

Unser externes Geschäft hat sich 2006 sehr positiv entwickelt: So gewann ein Konsortium, dem Fraport in einer führenden Position angehört, die Ausschreibung für Modernisierung, Ausbau und Betrieb des indischen Hauptstadtflughafens in Delhi. Die Konzession für den Betrieb dieses Flughafens im Zentrum des Wachstumsmarkts Indien hat zunächst eine Laufzeit von 30 Jahren und enthält eine Verlängerungsoption um den gleichen Zeitraum. Eine zweite Konzessionsvereinbarung – über 35 Jahre und anschließender Verlängerungsoption – konnten wir für ein von uns geführtes Konsortium für die Modernisierung sowie den Ausbau und Betrieb der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas abschließen. Beide Airports liegen in einer Region, die in den kommenden Jahren eine wachsende Anziehungskraft als Urlaubsziel ausüben wird.

Unsere Strategie, das erfolgreiche Fraport-Geschäftsmodell durch einen „Export“ unserer Kompetenz zu verbreitern und zu internationalisieren, werden wir in den kommenden Jahren mit hoher Priorität weiterverfolgen.

Wertschaffung, Leistungsstärke, Nachhaltigkeit ...



... sind die Ziele unserer Arbeit. Eine attraktive Rendite für unsere Aktionäre, eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden und ein verantwortlicher Umgang mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, der Gesellschaft, der Umwelt sowie den Sicherheitsbelangen sind dafür die Maßstäbe.

Dr. Matthias Zieschang,
Vorstand Controlling und Finanzen

Wachstum braucht Verantwortung

Nachhaltiges Wirtschaften und verantwortungsvolle Unternehmensführung sind zwei Seiten derselben Medaille. Die Unternehmensziele von Fraport sind auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtet. Wir haben Strukturen etabliert, die Transparenz, eine wirksame Kontrolle der Geschäftsprozesse durch unsere Stakeholder und ein höchstmögliches Sicherheitsniveau gewährleisten. Damit wollen wir das Vertrauen in die Fraport AG weiter stärken und den Weg für ein auch zukünftig dynamisches Unternehmenswachstum bereiten.

Die Arbeit der Fraport AG ist an den drei übergeordneten und gleichberechtigten Konzernzielen Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit ausgerichtet:

- WERTSCHAFFUNG: Wir streben eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts in allen Geschäftsfeldern an. In unseren Segmenten erzielen wir überdurchschnittliche Renditen und gehören so zu den jeweils Besten der Branche. Wir wollen unsere Finanzierungsfähigkeit stärken und eine nachhaltige Schuldendienstfähigkeit beibehalten.
- LEISTUNGSSTÄRKE: Mit unserem integrierten Geschäftsmodell erzielen wir hervorragende Leistungen durch sichere, effiziente und qualitativ hochwertige Prozesse. Unsere Leistungsstärke spiegelt sich sowohl in einem signifikanten Marktanteil als auch in der Zufriedenheit unserer Kunden wider. Beides wollen wir kontinuierlich weiter verbessern.



- **NACHHALTIGKEIT:** Wir sind uns als Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor der Verantwortung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesellschaft und die Umwelt bewusst. Wir wirtschaften nachhaltig und richten unser unternehmerisches Handeln an ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien aus.
- **GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG:** Aus dem Bewusstsein unserer gesellschaftlichen Verantwortung und zur Pflege von Partnerschaft und Dialog fördern wir soziales Engagement und unterstützen Vorhaben von Bildung, Sport, Kultur, Gesundheit und Umwelt.
- **SICHERHEIT:** Wir wollen größtmögliche Sicherheit (im Sinne von Security und Safety) an allen Konzern-Standorten. Bei deutschland- und EU-weiten Sicherheitsaudits (im Sinne von Security) wollen wir an allen Standorten vorbildlich sein.

Vier Schritte zur Nachhaltigkeit

Neben Wertschaffung und Leistungsstärke bildet Nachhaltigkeit als Konzern-Ziel die Rahmenbedingung für den langfristigen Unternehmenserfolg von Fraport: Erst wenn Wertschaffung und Leistungsstärke dem Anspruch der Nachhaltigkeit genügen, gewinnt Fraport eine langfristige Perspektive und kann für alle Stakeholder – Kunden, Beschäftigte, Aktionäre und Gesellschaft – Nutzen stiften.

Um nachhaltiges Wirtschaften praktisch anwendbar und darstellbar zu machen, haben wir aus dem übergeordneten Konzern-Ziel „Nachhaltigkeit“ Teilziele abgeleitet:

- **MITARBEITERZUFRIEDENHEIT:** Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wissen um die Bedeutung ihres eigenen Engagements zur Erreichung der gemeinsamen Ziele und bringen sich aktiv ein. Gute Arbeitsbedingungen führen zu Mitarbeiterzufriedenheit, fachliche wie persönliche Entwicklungsangebote eröffnen Chancen für den Einzelnen und bilden gleichzeitig die Voraussetzung für ein hohes Leistungsvermögen, Wettbewerbsorientierung und Innovationsfähigkeit. Wir wollen ein attraktiver Arbeitgeber sein und streben eine ständige Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit an.
- **UMWELTSCHUTZ:** Zur Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement an allen Standorten dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Dabei gehen wir in unseren Leistungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Umweltschutz hört für uns nicht am Flughafen-Zaun auf.

Fraport-Konzern-Strategie basiert auf drei Säulen

Konsolidierung am Standort Frankfurt, Wachstum am Standort Frankfurt sowie Wachstum außerhalb unseres Flaggschiff-Flughafens bilden die drei Säulen der Fraport-Konzern-Strategie. Es ist unser Ziel, die Marktposition des Frankfurter Airports als eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze in Europa weiter zu stärken. Dafür investieren wir systematisch in seine Wettbewerbsfähigkeit und steigern kontinuierlich seine Hub-Kompetenz.

Angesichts des weltweiten Wachstums des Luftverkehrs erweisen sich Kapazitätsengpässe zunehmend als Wachstumsbremse für den Flughafen Frankfurt. Aus diesem Grund wollen wir seine Kapazitäten systematisch erweitern: Geplant ist eine zusätzliche Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes sowie ein drittes Terminal, das in mehreren Abschnitten im Südteil entstehen soll.

Beim Betrieb des Flughafens Frankfurt haben wir in den vergangenen Jahrzehnten einen reichen Erfahrungsschatz im Management einer internationalen Luftverkehrsdrehscheibe erwerben können. Dieses gesammelte Know-how vermarkten wir im Rahmen unseres externen Geschäfts weltweit. Dabei reicht das Spektrum von der Erbringung hoch spezialisierter Flughafen-Dienstleistungen bis hin zum Full-Service-Betrieb ganzer Airports.

Das Fraport-Geschäftsmodell

Das integrierte Geschäftsmodell am Standort Frankfurt wird in Strategischen Geschäftsbereichen abgebildet, die sich den Kernaktivitäten am Flughafen Frankfurt widmen. Im Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ werden alle mit der Passagier- und Frachtabfertigung verbundenen Prozesse verantwortet. Der Bereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ fokussiert sich auf sämtliche die Luft- und Landseite betreffenden Airport-Aufgaben einschließlich des Sicherheitsmanagements. Letzteres haben wir ab 1. Januar 2007 aus dem Bereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“ in einen eigenständigen, zusätzlichen Strategischen Geschäftsbereich mit der Bezeichnung „Airport Security Management“ ausgegliedert. Unsere Aktivitäten im Non-

Aviation-Geschäft verantwortet der Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement“. Dazu gehören beispielsweise die Vermietung und Vermarktung der Immobilien, das Parkraummanagement, das Retailing-Geschäft, also Mieten und Konzessionen der diversen Läden und gastronomischen Betriebe, sowie die Werbung am Flughafen.

In unserem Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der beim Vorstand Finanzen verankert ist, steuern wir unsere Engagements außerhalb des Standorts Frankfurt gebündelt und wirtschaftlich aus unserer Zentrale heraus.

Unternehmensorganisation/Struktur

Neben den drei Strategischen Geschäftsbereichen, die von je einem Bereichsvorstand beziehungsweise Generalbevollmächtigten geführt werden, untergliedert sich die Organisation der Fraport AG in zwei Servicebereiche, sieben Zentralbereiche und neun Vorstandsstäbe. Unsere Struktur gewährleistet eine optimale Kundenorientierung und ein hohes Maß an Flexibilität – Faktoren, die für ein erfolgreiches Engagement im globalen Luftverkehrsmarkt unverzichtbar sind.

Die Strategischen Geschäftsbereiche gewährleisten als in sich geschlossene Facheinheiten mit klarer Ergebnisverantwortung, dass unsere Kunden Produkte, Dienstleistungen und Know-how aus einer Hand beziehen können. Die Servicebereiche nehmen unternehmensübergreifende Dienstleistungs- und Unterstützungsfunktionen für die einzelnen Geschäftsbereiche wahr. Die Zentralbereiche sind für übergreifende Aufgaben im Unternehmen zuständig. Vorstandsnahe Zentralaufgaben für das Gesamtunternehmen sind in Vorstandsstäben zusammengefasst.



Organisationsstruktur der Fraport AG

	Vorstandsvorsitzender (VV) Dr. Wilhelm Bender	Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau stellv. Vorstandsvorsitzender (VB) Dr. Stefan Schulte	Vorstand Controlling und Finanzen (VF) Dr. Matthias Zieschang	Vorstand Arbeitsdirektor (VA) Herbert Mai
Vorstands- stäbe	VVB Betreuung Sonderprojekte	VBS Juristische Sonderaufgaben	VFI Investor Relations	VAD Datenschutz
	VVR Revision			VAM Managementsysteme
	VVK Konzern-Strategie			VAV Anlaufstelle für vertrauliche Informationen
Strategische Geschäfts- bereiche	BVD Bodenverkehrsdienste	FBA Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau		HVM Handels- und Vermietungs- management
		ASM Airport Security Management		
Service- bereiche		IFM Immobilien und Facility Management	IUK Informations- und Kommunikations- dienstleistungen	
Zentral- bereiche	MVG Marketing, Vertriebsunter- stützung, Gremien	RAV Rechtsangelegenheiten und Verträge	BET Akquisitionen und Beteiligungen	PSL Personalserviceleistungen
	UKM Unternehmenskommunikation		CFR Controlling, Finanzen, Rechnungswesen	
			ZEB Zentraler Einkauf und Bauvergabe	



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

Eine aktuelle Übersicht der Mitglieder des Aufsichtsrats finden Sie unter www.fraport.de im Bereich „Unternehmen“ unter dem Menüpunkt „Gremien“. Die Mitglieder des Vorstands, die Bereichsvorstände und Generalbevollmächtigten der Fraport AG, finden Sie unter „Unternehmen“ im Menüpunkt „Management“.

Klare Corporate Governance-Grundsätze

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

Der Kodex basiert auf dem Vorschlag der Bundesregierung für einen Corporate Governance-Kodex deutscher börsennotierter Gesellschaften. 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. Im Jahr 2006 haben wir den Fraport-Kodex entsprechend den neuen Entwicklungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex angepasst.

Einflussmöglichkeiten der Aktionäre

Die Hauptversammlung, an der jeder Aktionär der Fraport AG teilnehmen kann, entscheidet über die Gewinnverwendung sowie die Entlastung von Aufsichtsrat und Vorstand. Sie wählt die Aktionärsvertreter im Aufsichtsrat und den Abschlussprüfer. Um Aktionären die Wahrnehmung ihrer Rechte zu erleichtern und sie bei der Ausübung ihres Stimmrechts zu unterstützen, trägt der Vorstand der Fraport AG dafür Sorge, 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 Aktionären und Arbeitnehmern gewählt. Auf der Kapitalseite repräsentieren

drei Aufsichtsratsmitglieder das Land Hessen, zwei die Stadt Frankfurt am Main, eines die Bundesrepublik Deutschland und vier die freien Aktionäre des Streubesitzes. Zehn Mitglieder des Gremiums sind Vertreter der Arbeitnehmerseite. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands der Fraport AG. Darüber hinaus kann er einen Vorsitzenden des Vorstands und einen stellvertretenden Vorsitzenden ernennen. Im Sinne einer unabhängigen Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat dürfen diesem nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.

Risikomanagementsystem

Wir verfügen über ein umfassendes Risikomanagementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Das Risikomanagement ist in die laufenden Geschäftsprozesse integriert und erfolgt durch die jeweils verantwortlichen Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind. Risiken aus den Beteiligungsgesellschaften unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG.

Werte-Management

schaft verbindliche Standards

Im Mittelpunkt des Fraport-Werte-Managements stehen die strikte Rechtstreue aller Beschäftigten, ein integrierter Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sowie Loyalität gegenüber Firmeninteressen. Maßgebliche Richtschnur unseres Handelns ist der Verhaltensstandard der Fraport AG, der für alle Beschäftigten bindend ist. Ende 2005 wurden die arbeitsvertraglichen Vereinbarungen mit unseren Beschäftigten um Erläuterungen und Verhaltensregeln zum Thema Werte-Management ergänzt.

Im September 2006 wurde bereits die dritte Online-Befragung zur Wirksamkeit des Werte-Managementsystems durchgeführt. Mit dieser regelmäßigen Befragung wird die Wahrnehmung des Themas im Unternehmen



Aktuelle Informationen zum Fraport-Risikomanagement sind dem Geschäftsbericht 2006 zu entnehmen. Er ist unter www.fraport.de im Bereich „Investor Relations“ unter dem Menüpunkt „Download-Center“ abrufbar.

ermittelt. Darüber hinaus verspricht sich das Werte-Management-Team von Aussagen über die umgesetzten Maßnahmen Erkenntnisse für die Ausgestaltung weiterer künftiger Aktivitäten in diesem Bereich.

Zielgruppe der Befragung war ein Kreis von zirka 800 Personen in der Fraport AG, zu dem Vorstandsmitglieder, Führungskräfte, Projektleiter, Projektmanager, Mitarbeiter des Einkaufs sowie weitere Mitarbeiter in relevanten Funktionen, darunter erstmals auch Geschäftsführer ausgewählter Beteiligungsunternehmen der Fraport AG, gehörten. Mit einer Antwortquote von 34 Prozent erreichte die Befragung den bisher höchsten Rücklauf.

Nach vier Jahren Werte-Management zeigt die Befragung, dass die Sensibilisierung für das Thema deutlich gestiegen ist. Die Verhaltensstandards sind bekannt und werden positiver eingeschätzt als zwei Jahre zuvor. Führungskräften auf allen Hierarchieebenen kommt eine zentrale Rolle für die erfolgreiche Umsetzung des Werte-Managements zu: Sie sind zugleich Vorbilder für das Vorleben der Verhaltensstandards und wichtigste Anlaufstelle in Konfliktsituationen.

Ausweitung auf Lieferanten und Tochtergesellschaften

Fraport erwartet auch von seinen Geschäftspartnern Initiativen zugunsten untadeliger Geschäftspraktiken und verlangt von Architekten, Ingenieurbüros und Baufirmen die Unterzeichnung von Integritätserklärungen als Bestandteil der Vertragsbeziehungen. Unser Ziel ist es, bei Geschäftspartnern dieselbe Werteorientierung zu verankern wie bei uns. Auf Informationsveranstaltungen und im persönlichen Gespräch informieren wir Vertreter von Unternehmen aus unserem Lieferantenkreis über Eckpunkte der für uns bindenden Verhaltensstandards.

Wir streben an, das Werte-Management der Fraport AG als Leitgedanken im gesamten Fraport-Konzern zu verankern. Aufbauend auf den Erfahrungen bei der Fraport AG, wurde das System seit 2005 in einem ersten Schritt

bei ausgewählten Beteiligungsgesellschaften eingeführt. Deren Verhaltensstandards müssen dabei die wesentlichen Elemente des Fraport-Standards enthalten, können aber an individuelle Gegebenheiten angepasst werden. Fester Bestandteil ist immer ein Meldesystem für Hinweisgeber. Bei der Umsetzung werden die Beteiligungen von der Projektgruppe Werte-Management der Fraport AG unterstützt.

Ein gelungenes Beispiel für die Einführung des Werte-Managements ist Antalya. Neben den vorgegebenen Elementen hat das dortige Team eigene, kreative Ideen zur Gestaltung und Kommunikation des Werte-Managements entwickelt. So wurden ein Ethik-Komitee als Ansprechpartner eingerichtet und die Pflichten von Management und Beschäftigten detailliert festgelegt. Nachdem sich 2006 bereits zwölf

AYT Value Star



Gesellschaften dem Fraport-Werte-Management angeschlossen haben, ist für 2007 die Einführung bei den restlichen Beteiligungen geplant, damit konzernweit einheitliche Werte und Standards sichergestellt werden.

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

Strategischer Erfolgsfaktor Sicherheitsmanagement

Sicherheit spielt seit jeher eine zentrale Rolle für die Luftfahrt. Der Gesetzgeber hat einen klar definierten Rahmen vorgegeben, den Flughafen-Betreiber, Fluggesellschaften und Bundesbehörden mit ihrem Handeln ausfüllen. Fraport hat in den vergangenen Jahren die Sicherheitsmaßnahmen intensiviert, um Kunden und Beschäftigten ein Höchstmaß an Sicherheit zu bieten.

Die grundlegenden Sicherheitsverpflichtungen für Airport-Betreiber, Fluggesellschaften und Behörden sind durch das deutsche Luftverkehrsgesetz detailliert geregelt. Der Sicherheitsbegriff im Luftverkehr gliedert sich in drei Teilbereiche:

- **Security:** Die Abwehr äußerer Gefahren sowie Eigensicherungspflichten des Flughafen-Unternehmers und der Fluggesellschaften.
- **Safety:** Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs, die sich aus dem Betrieb ergeben können. Safety unterteilt sich in die Komponenten Luftaufsicht und Safety-Management gemäß ICAO.
- Arbeitssicherheit, Brandschutz und Umweltschutz.

Aviation Security und Airport Security werden seit Januar 2007 ebenso wie der Flughafen-Brandschutz bei Fraport vom Strategischen Geschäftsbereich „Airport Security Management“ verantwortet.

Sicherheitspartnerschaften mit Bund und Airlines

Der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs liegt im Verantwortungsbereich der Behörden, des Flughafen-Betreibers und der Fluggesellschaften. Die Aufgaben des Bundes werden von der Bundespolizei wahrgenommen und umfassen unter anderem die Kontrolle der Fluggäste sowie des

aufgegebenen Gepäcks. Allerdings überträgt der Bund am Airport Frankfurt im Rahmen des „Frankfurter Modells“ die Durchführung der Fluggast- und Reisegepäckkontrollen an Fraport. Darüber hinaus ist es unsere originäre Aufgabe, die Kontrollen des Personals vor dem Betreten der sensiblen Teile des Sicherheitsbereichs („Critical Parts“) durchzuführen.

Neben der Abwehr äußerer Gefahren bedeutet auch die gesetzlich vorgeschriebene Sicherung des Flughafen-Betriebs für Fraport eine Vielzahl von Aufgaben. So gehört dazu die Sicherung von 31 Kilometern Eigentums-grenze rund um das Flughafen-Gelände in Frankfurt, von 25 Kilometern Außenzaun sowie der Zugänge zu den nicht öffentlichen Bereichen. Im Falle von Krisensituationen, wie zum Beispiel Anschlagdrohungen, haben wir darüber hinaus die Behörden zu unterstützen. Bei den Airlines liegt die Verantwortung für die im Luftverkehrsgesetz festgelegten Maßnahmen zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrt-unternehmen. In der Praxis übernimmt Fraport im Auftrag einzelner Fluggesellschaften Teile von deren Sicherungsaufgaben wie zum Beispiel den Check-in- oder Ticketkontrollen.

Regelmäßige Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen

Um stets ein Optimum an Sicherheit zu gewährleisten, arbeiten Fraport, Airlines und Behörden Hand in Hand. Insgesamt übernehmen am Flughafen Frankfurt im Rahmen der Sicherheitspartnerschaften mehr als 8.000 Menschen die Abwehr äußerer Gefahren, die Sicherung des Flughafen-Betriebs sowie die Sicherung des Betriebs der Luftfahrt-unternehmen. Die Übernahme staatlicher Verantwortung im Rahmen des „Frankfurter Modells“ oder von Sicherheitskontrollen der Airlines durch Fraport ermöglicht die direkte Einbindung der Sicherheitskontrollen in die Betriebsabläufe am Flughafen. Dadurch können Prozesse optimiert und zum Beispiel die durchschnittlichen Wartezeiten der Passagiere bei den Sicherheitskontrollen so kurz wie möglich gehalten werden.

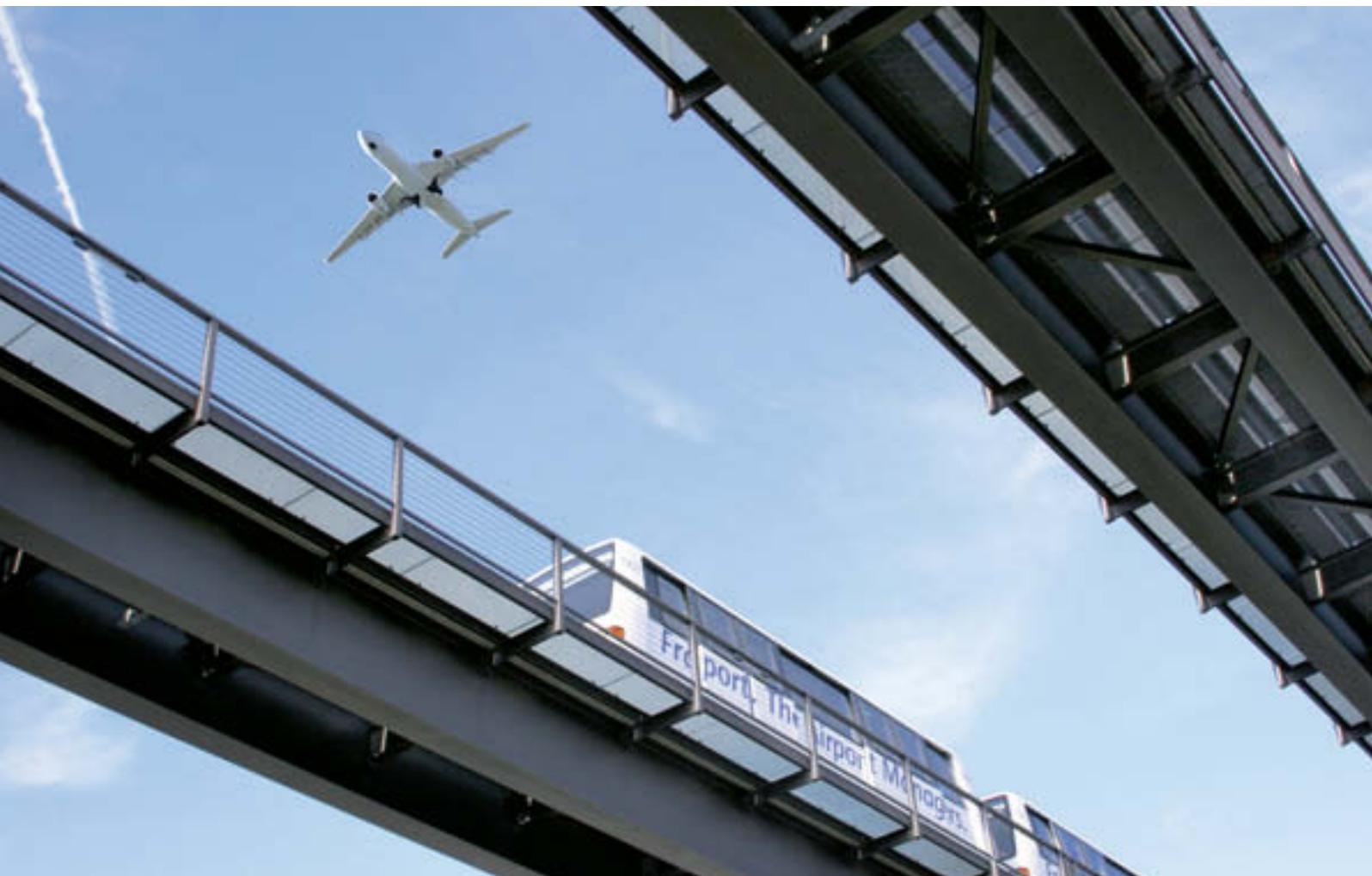
Die EU-Luftsicherheitsverordnung schreibt regelmäßige Kontrollen durch EU-Inspektoren vor. Darüber hinaus führen die beiden internationalen Luftfahrtorganisationen ECAC und ICAO auf freiwilliger Basis Inspektionen und Audits von Flughäfen durch. Die letzten EU-Inspektionen wurden in den Jahren 2004 und 2005 durchgeführt. Im Jahr 2006 fand lediglich ein Nach-Audit statt, bei dem die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Audit von 2005 überprüft wurde.

Frühe Umsetzung der „Critical Parts“-Verordnung

Zum 1. Januar 2006 trat eine neue EU-Verordnung in Kraft, die eine obligatorische Kontrolle von Airport-Personal vorsieht,

bevor es sensible Sicherheitsbereiche („Critical Parts“) betritt. Die Definition dieser „Critical Parts“ umfasst heute jene Bereiche, die von Passagieren nach den Sicherheitskontrollen betreten werden – dazu gehören Fluggastbrücken, Flugzeuge und Passagierbusse.

Ab Juli 2009 muss auch Personal intensiv kontrolliert werden, welches in Bereichen des Flughafens arbeitet, in denen es mit bereits kontrolliertem Reisegepäck in Kontakt kommt. Praktisch bedeutet dies für den Flughafen Frankfurt, dass sämtliches Personal durchsucht werden muss, das mit bereits kontrolliertem Gepäck oder Passagieren jenseits der Sicherheitskontrollen in Berührung kommen könnte.



Mit umfangreichen Investitionen haben wir bereits zum 1. Januar 2006 sichergestellt, dass der EU-Verordnung im für Juli 2009 vorgesehenen Umfang entsprochen wird. 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.

Zur Bewältigung der großen Menge an Kontrollen – zurzeit werden jede Woche durchschnittlich 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. Eine starke Kapazitätserweiterung der verbliebenen Vorfeldtore gewährleistet, dass die vorgeschriebenen Kontrollen ohne nennenswerte Beeinträchtigung des Verkehrsflusses bewältigt werden können.

Im Auftrag der EU wurde zwischenzeitlich ein Lehrfilm über die Umsetzung der „Critical Parts“-Verordnung in Frankfurt gedreht, der anderen europäischen Flughäfen bis 2009 die Realisierung der Verordnung erleichtern soll.

Neue Handgepäckbestimmungen der EU

Als Reaktion auf die im August 2006 erfolgte Festnahme zweier mutmaßlicher Terroristen, die Flüssigsprennstoff im Handgepäck in ein Flugzeug schmuggeln wollten, wurden im Rahmen einer EU-Verordnung bei Abflügen



aus der Europäischen Union – unabhängig vom Reiseziel – neue verbindliche Handgepäckbestimmungen eingeführt.

Demnach dürfen ab dem 6. November 2006 Flüssigkeiten nur noch in geringen Mengen in kleinen Einzelbehältnissen von maximal 100 Millilitern mitgenommen werden. Die Umsetzung dieser Verordnung erfordert einen hohen Kontrollaufwand. Um Frustrationen bei den Fluggästen vorzubeugen, hat Fraport umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen für die neuen Handgepäckbestimmungen konzipiert. Das von uns abgefasste Informationsblatt wurde über den Airport-Verband ACI anderen Flughäfen als Vorlage zur Verfügung gestellt.

Die neuen Handgepäckbestimmungen und ihre Umsetzung werden alle sechs Monate einer Überprüfung unterzogen. Es ist unser Ziel, mittelfristig Erleichterungen für die Passagiere, aber auch für die in den Handgepäckkontrollen eingesetzten Mitarbeiter zu erreichen.

E-Learning-Software

Einen weiteren Schwerpunkt der Arbeit des Security-Management-Teams von Fraport bildete 2006 die Entwicklung eines E-Learning-Tools für Beschäftigte mit Zutritt zu den Sicherheitsbereichen – eine EU-Verordnung fordert die Schulung dieses sogenannten „sonstigen Personals“. Am Flughafen Frankfurt sind insgesamt rund 39.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Fraport-Konzern selbst, bei den Fluggesellschaften, bei am Flughafen ansässigen Firmen oder im Zuliefererbereich beschäftigt, die Zugang zu Sicherheitsbereichen haben.

Um für diese große Anzahl an Personen ein durchgängig hohes Schulungsniveau zu gewährleisten, wurde unter der Bezeichnung „ProIST“ das Projekt „Interaktives Sicherheitstraining“ aufgelegt. Mit diesem IT-gestützten System sind Schulungen im Selbststudium vom eigenen Schreibtisch aus möglich.

Zukünftig, so sehen es die Entwürfe der nationalen Verordnung vor, wird die Vergabe und Verlängerung von Flughafen-Dienstausweisen vom positiven Abschluss der Schulung abhängig gemacht. Die von Fraport entwickelte Software wird auch extern vermarktet – so gehört beispielsweise der Flughafen Zürich zu ihren Abnehmern.

Musterkontrollstelle für effizientere Sicherheitskontrollen

In den vergangenen Jahren ist das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt erheblich gestiegen – und damit auch die Zahl der täglich zu kontrollierenden Passagiere. Die seit August 2005 obligatorischen intensiven Kontrollen umsteigender Passagiere aus Nicht-EU-Ländern haben die Situation zusätzlich verschärft.

Im Januar 2006 wurde im Terminal 1 eine innovative Musterkontrollstelle zur Sicherheitskontrolle in Betrieb genommen. Ziel ist es, bei gleich hoher Sicherheit den Durchfluss an den Kontrollstellen zu beschleunigen. Das Einlaufband ist verlängert, es gibt einen Bypass für kritisches Gepäck und eine Überholmöglichkeit für Passagiere und Gepäck, die keiner Nachkontrolle unterzogen werden müssen. Mit dem neuen Konzept, das aufgrund zahlreicher weiterer Verbesserungen dem heutigen Standard überlegen ist, wird es möglich, zirka 40 Prozent mehr Fluggäste pro Stunde zu kontrollieren – bei gleichzeitiger Einhaltung der bestehenden Vorschriften und Arbeitsentlastung der zuständigen Mitarbeiter durch bessere Arbeitsteilung. Das Bundesinnenministerium hat dem Einsatz des Konzepts, das der Musterkontrollstelle am Flughafen Frankfurt zugrunde liegt, unter bestimmten Voraussetzungen zwischenzeitlich zugestimmt.



Safety Management System erfolgreich eingeführt

Seit dem 24. November 2005 ist gemäß einer Vorgabe der ICAO 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 zu erhöhen.

Nach der Einführung des SMS am Flughafen Frankfurt im Herbst 2005 lag im Jahr 2006 der Schwerpunkt der Arbeit des Safety-Management-Teams beim Aufbau einer Datenbank, in die Vorfälle (Schadensereignisse, betriebliche Vorgänge usw.) kontinuierlich aufgenommen werden. Seit dem 1. März 2006 wurden bis zum Jahresende knapp 4.000 Vorfälle erfasst.

Die Eingabe geschah entweder durch persönliche Kontaktaufnahme der Berichtenden mit dem Safety-Management-Team oder über SMAaRT (Safety Management Analysing and Reporting Tool), eine von Fraport entwickelte, Internet-basierte Software, die es den Nutzern ermöglicht, Vorfälle online über das Fraport-Intranet zu melden. Von dieser Möglichkeit sollen in den kommenden Jahren immer mehr Mitarbeiter Gebrauch machen können.

Bereits ein Jahr nach dem Start der systematischen Erfassung von Vorfällen zeichnen sich aufgrund der Häufung in bestimmten Bereichen potenzielle Handlungsschwerpunkte ab. Die Fraport-Safety-Manager werden im direkten Kontakt mit den jeweils verantwortlichen Unternehmen oder Institutionen Wege zu einer Verbesserung der jeweiligen Situation aufzeigen.

Vielfältiges Schulungsangebot

Grundbedingung eines funktionsfähigen Safety Management Systems ist die möglichst lückenlose Weitergabe von Informationen über Vorfälle durch die beobachtenden Personen. Ein bedeutender Schwerpunkt der Arbeit des SMS liegt in der Aufklärung aller am Airport Frankfurt auf der Luftseite tätigen Unternehmen und ihrer rund 39.000 Mitarbeiter über die Wege, wie Vorfälle zu melden sind.

Zu diesem Zweck wurde eine Broschüre konzipiert, die alle relevanten Informationen enthält und den Partnerunternehmen zur Verteilung an die Mitarbeiter überlassen wurde. Fraport-intern werden alle Vorgesetzten der 3. und 4. Führungsebene zu Workshops eingeladen. Nach dieser Schulung sollen sie als Multiplikatoren gegenüber ihren Mitarbeitern fungieren.

Im Mittelpunkt der zukünftigen Arbeit des Safety-Management-Teams steht die systematische Auswertung der generierten Daten – auch über längere Zeiträume hinweg und mit exakten Periodenvergleichen. Diese Arbeit führt zur Identifikation von „Hotspots“, also Stellen mit einer Häufung von Vorfällen. Nach einer gezielten Schwachstellenanalyse werden gemeinsam mit den Verantwortlichen geeignete Maßnahmen für die Beseitigung der Gefährdungsquellen definiert.



„Wir sind ein guter Nachbar ...“



... und fühlen uns nicht nur unseren Kapitalgebern, sondern allen Anspruchsgruppen verpflichtet – insbesondere den Menschen der Region. Dass Umweltschutz für uns mehr ist als ein wohlfeiles Lippenbekenntnis, bezeugen nicht zuletzt unsere vorbildlichen Umweltstandards.“

Prof. Manfred Schölich,
bis zum 31. März 2007 stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten

Im Gleichgewicht: Ökonomie und Ökologie

Seit Jahrzehnten verzeichnet FRA steigende Passagier- und Frachtzahlen. Die europäische Flugsicherheitsbehörde Eurocontrol prognostiziert für Deutschland eine Verdoppelung der Flugbewegungen bis 2025 gegenüber 2003. Um das erwartete Wachstum des Luftverkehrs ökologisch verträglich zu gestalten und von Umweltbelastungen zu entkoppeln, engagiert sich Fraport mit Nachdruck für den Erhalt der Lebensgrundlagen. Umweltschutz haben wir bereits 1972 in den Unternehmensgrundsätzen verankert. Im Jahr 2005 erfolgte die Anpassung der 1999 formulierten Umweltpolitik an unsere neue Unternehmensvision. Nachhaltigkeit ist jetzt eine von drei gleichberechtigten Unternehmenszielen.

Ökonomie und Ökologie sind für Fraport kein Widerspruch. Als Ausdruck unserer gesellschaftlichen Verantwortung handeln wir im Sinne des Kyoto-Protokolls. Gleichwohl liegt uns nicht nur das Klima am Herzen, sondern auch der Erhalt der Biodiversität: Naturnahe Flächen erhalten und fördern wir, soweit betriebliche Vorgaben dies zulassen; bei erheblichen Eingriffen leisten wir gleichartigen Ausgleich und Ersatz und gehen teilweise darüber hinaus. Ein wichtiger Baustein unserer Förderung der Biodiversität ist der Umweltfonds der Fraport AG.

Aufnahme in führende Nachhaltigkeits-Indizes

Dass die Fraport AG beim Umweltschutz hervorragend aufgestellt ist, belegt die Aufnahme in die führenden Nachhaltigkeits-Indizes FTSE-4Good- und Dow Jones Sustainability-Index im Jahr 2006. Darüber hinaus wurde uns im vorigen Jahr der „DURA – Deutsche Umwelt Reporting Award“ für den besten Umwelt-

bericht von der Deutschen Wirtschaftsprüferkammer verliehen. Auch der Flughafen-Verband Airports Council International (ACI) hat uns ausgezeichnet – als besten Flughafen Europas in der Kategorie über 25 Millionen Passagiere jährlich.

Umweltmanagement

Eigenverantwortung und Transparenz sind Leitbegriffe unseres Umweltmanagements. Gemäß dem Prinzip „Vorsorge statt Nachsorge“ stellt es sicher, dass betriebliche Prozesse so umweltschonend wie möglich gestaltet werden. Sparsamkeit im Umgang mit den natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft und die Steigerung der Energieeffizienz stehen dabei im Vordergrund.





Die Umwelterklärung 2005 beziehungsweise die verkürzten Umwelterklärungen 2006 und 2007 finden Sie als Download unter www.fraport.de im Menüpunkt „Umweltmanagement“.

Arbeitsschwerpunkte sind die Weiterentwicklung des Umweltmanagements am Flughafen Frankfurt und daneben die Beratung zur Weiterentwicklung beziehungsweise des Neuaufbaus eines Umweltmanagementsystems an den weltweit zum Fraport-Konzern gehörenden Flughäfen. Lima, Frankfurt-Hahn und Hannover verfügen bereits heute über entsprechende Systeme. In Kairo, Delhi, Antalya, Varna und Burgas arbeiten Projektteams daran, Umweltmanagementsysteme zu etablieren.

Zertifizierte Umweltstandards

Das Fraport-Umweltmanagement ist seit 1999 nach der EMAS-Öko-Audit-Verordnung (Eco-Management und Audit Scheme) validiert.

Unsere Umweltkennzahlen liefern Informationen zu Fluglärm, Luft, Verkehr, Energie, Trink- und Brauchwasser, Abwasser, Grundwasser, Gefahrstoffen und Abfall. Am Flughafen Frankfurt werden insgesamt mehr als 100 Umweltkennzahlen erhoben. Gegenüber der Öffentlichkeit werden die Kennzahlen in unverschlüsselter Form transparent dargestellt.

Fraport veröffentlicht alle drei Jahre eine detaillierte Umwelterklärung auf Basis der Umweltkennzahlen. In den Zwischenjahren fördern wir den Dialog mit Aktionären, Kunden, Lieferanten, Beschäftigten und der Bevölkerung durch verkürzte Umwelterklärungen. Seit 2002 sind wir nach der internationalen Umweltnorm ISO 14001 zertifiziert.





Luft und Klima

Hauptverursacher von Emissionen am Flughafen Frankfurt ist der Flugbetrieb, gefolgt von Abfertigungsvorgängen auf dem Vorfeld und Verkehr auf den Betriebsstraßen. Unsere benötigte Energie in Form von Strom, Wärme und Kälte zur Versorgung von Terminals und Gebäuden, der Vorfeldbefehuerung und der Infrastruktur wird extern bezogen.

Die von Flugzeugtriebwerken ausgehenden Schadstoffmengen werden von uns erfasst und die Emissionsentwicklung dokumentiert. In die Berechnung fließen im Wesentlichen Angaben zu den Emissionen während des LTO-Zyklus (Landing-Take-Off-Cycle, Lande- und Start-Zyklus) ein. Dabei

benutzen wir den Standard-LTO-Zyklus, wie er zur Triebwerkszertifizierung von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO definiert ist. Als lokal wirksame Einflussgröße gehen bis zu einer Höhe von 300 Metern die ausgebrachten Emissionen in das Kennzahlensystem ein. Dies erleichtert auch den Vergleich mit den Daten aus Emissionskatastern, die ebenfalls bis zu dieser Obergrenze angegeben werden.

Emissionsabhängige Landeentgelte geplant

Die Menge der durch Flugzeuge verursachten Jahres-Emissionen wird bei uns regelmäßig seit 2003 ermittelt. Ein eindeutiger Trend wird erst auf Basis einer längeren Zeitreihe sichtbar.





Einen indirekten Einfluss auf die Entwicklung der Flugzeugemissionen werden in Zukunft (ab 2008) emissionsabhängige Flughafen-Entgelte haben, deren Höhe sich am Ausstoß relevanter Stoffe wie NO_x und HC bemisst. Airlines mit Flugzeugen, die hohe Emissionen verursachen, entstehen dann höhere Kosten als jenen, die in emissionsärmeres Fluggerät investieren.

Entsprechende Absichten im politischen Raum – EU-weit harmonisiert – werden zurzeit für die Emissionszertifikats-Zuteilungsperiode nach 2011 diskutiert. Die Luftfahrtbranche unterstützt diese Absichten.

Luftqualität im Umfeld des Flughafens Frankfurt

Die vom Luftverkehr am Flughafen freigesetzten Emissionen gelangen in die Atmosphäre und bilden zusammen mit den Schadstoffen des Kraftfahrzeugverkehrs, der Industrie, der Landwirtschaft und dem Hausbrand, die Gesamt-Immission. Die kontinuierlichen Immissionsmessungen auf dem Flughafen werden mit den Ergebnissen aus dem behördlichen Immissionsüberwachungsnetz der Stationen Raunheim und Frankfurt verglichen. Die Messwerte liegen seit Jahren in der Größenordnung, wie sie für städtische Bereiche typisch sind. Das Konzentrationsniveau liegt unterhalb der festgesetzten Beurteilungswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit.

Technische Innovationen senken Emissionen

Durch den Einsatz innovativer Technologien senken wir die Schadstoffmenge unseres Vorfeldverkehrs. Bei der Anschaffung neuer Vorfeldfahrzeuge haben emissionsarme Motoren Vorfahrt. 894 Fahrzeuge, darunter

104 Fahrzeuge, die im Jahr 2006 nach dem neuesten Stand der Abgasnorm (Richtlinie 2004/26/EG) angeschafft wurden, waren 2006 auf unserem Abfertigungsvorfeld im Einsatz. Für das Jahr 2007 ist der Austausch weiterer 180 „mobiler Arbeitsmaschinen“ gegen neue, emissionsärmere bereits eingeleitet.

Im Rahmen des Pilotprojekts „Zero Regio“ der Europäischen Kommission testet Fraport seit 2006 Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb in seiner Fahrzeugflotte. Der Langzeitversuch läuft bis 2009 und soll eine breite Datenbasis zu Wasserstoffverbrauch, Reichweite und Fahrkomfort für Fahrzeuge ohne Schadstoffemissionen generieren.

Emissionen wird Fraport künftig auch mit Hilfe des Logistik-Tools Plandis (Planning and Disposition) reduzieren. Es löst das Transport-Einsatzsteuerungs-System (TESS) ab. Ziel ist es, Wartezeiten und Leerfahrten auf dem Vorfeld durch eine bessere Koordinierung von Abfertigungsprozessen zu vermeiden.

Neuerdings werden am Flughafen Frankfurt Schadstoffemissionen auch mithilfe der innovativen Software DMAN (**D**eparture **M**anagement) vermieden. Diese bewirkt eine effizientere Verteilung und Nutzung der knappen luftseitigen Kapazitäten – hierzu zählen unter anderem das Vorfeld sowie das Start- und Landbahnsystem. Außerdem steigert sie die Planungsverlässlichkeit und Abflugpünktlichkeit und reduziert so die durchschnittlichen Stand- und Rollzeiten, mit entsprechendem Kerosinverbrauch, für den abfliegenden Verkehr.

Biodiversität

Unter Biodiversität versteht man die Vielfalt des Lebens auf der Erde.

Der Flughafen Frankfurt mit einer Gesamtfläche von zirka 19,25 Quadratkilometern beheimatet eine bemerkenswert große Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten. Aus Sicht des Naturschutzes existieren hier sehr hochwertige Flächen mit artenreichen Extensivwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen und Calluna-Heiden. Auch in Bezug auf die Fauna zeichnet sich das Areal durch eine bemerkenswerte Artenvielfalt aus – so finden sich hier diverse Amphibien und Vogelarten wie zum Beispiel Buntschrecke, Steinschmätzer, Schwarzkehlchen oder Braunkehlchen.

Zusammen mit wissenschaftlichen Instituten betreibt Fraport regelmäßig ein Langzeit-Monitoring sowie ein Eingriffs-Überwachungs-Monitoring im Rahmen von Neubauplanungen zur Überwachung bestimmter Arten von Flora und Fauna.

Eine systematische Überwachung erfolgt im Rahmen des Vogelschlagmanagements.

Ein weiteres Beispiel ist das Bio-Monitoring mit Honigbienen zur Ermittlung von Umweltbeeinträchtigungen auf dem Flughafen-Gelände. Im Frühjahr 2006 wurde am Flughafen Frankfurt, in Niederursel und im Hintertaunus eine Untersuchung mit Honigbienen gestartet. Honigbienen reagieren besonders sensibel auf Störungen des sie

Durch die Anlage von „Ausgleichsflächen“ leistet Fraport einen wichtigen Beitrag, um Umweltschutz und Naherholung zu fördern. Dabei entstehen standortgerechte Biotope wie Laubwald, Hartholz-Auenwald oder Naturteiche. Zum Teil haben diese bereits den Status eines Naturschutzgebiets erhalten.



Informationen zum Umweltfonds der Fraport AG finden Sie in diesem Bericht im Kapitel „Gesellschaftliche Verantwortung“ ab Seite 59.

umgebenden Ökosystems. Tätig ist für uns das Institut für Bienenkunde der Polytechnischen Gesellschaft Frankfurt. Analysen zeigen, dass der am Flughafen gewonnene Honig die strengen Kriterien des Deutschen Imkerbundes erfüllt und äußerst geringe Schadstoffwerte aufweist.

Weitere Aktivitäten zur Förderung der Biodiversität in der Region setzt Fraport mit dem Umweltfonds um.

Ökologischer Ausgleich für Baumaßnahmen

Als Ausgleich für versiegelte oder gerodete Flächen haben wir in den vergangenen Jahren deutlich mehr „Ausgleichsflächen“ neu angelegt als vom Gesetzgeber gefordert. Fraport

achtet bei der Anlage von Ersatzflächen darauf, dass in erster Linie standortgerechte Biotope entstehen, die die Biodiversität fördern und Raum für Naherholung bieten. Ein gelungenes Beispiel ist die Hohenaue im Kreis Groß-Gerau. Dort ist seit Anfang der 90er-Jahre ein 100 Hektar großer naturnaher Hartholz-Auenwald entstanden. 1998 wurde die Hohenaue wegen ihrer hohen Biotop-Qualität zum Naturschutzgebiet erklärt. Fraport hat 18 Hektar mehr aufgeforstet, als aufgrund von baubedingten Verlusten notwendig gewesen wäre.

Ein weiteres Ausgleichsprojekt ist seit 2004 die Aufforstung eines 21 Hektar großen naturnahen Laubwaldes auf dem Gelände



des Wasserwerks Hof Schönau bei Rüsselsheim-Bauschheim. Bereicherndes Strukturmerkmal ist vor allem die Neuanlage eines Teichs, der die Laichbedingungen für Gelbbauchunken und Laubfrösche verbessern soll. Zudem entstehen in nicht mehr forstwirtschaftlich genutzten Wäldern seit 2006 im Schwanheimer Wald (20 Hektar) und im Rüsselsheimer Wald (12 Hektar) „Urwälder von morgen“, die von der Fraport AG finanziert werden.

Bei unseren Baumaßnahmen bemühen wir uns um einen sorgsameren Umgang mit den dort lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besonders eindrucksvoll belegt dies die Umsiedlung von Hirschkäferlarven im Vorfeld der Bauarbeiten an der neuen A380-Werft im Süden des Airports.



Fluglärm

Die Novelle des Fluglärmgesetzes, die im Juni 2007 in Kraft getreten ist, stellt einen Meilenstein zur Verbesserung des Schutzes der Flughafen-Anrainer vor Fluglärm dar. Von besonderem Interesse für die Menschen im Flughafen-Umfeld sind die Neuregelungen zur Differenzierung nach zwei Tagschutzzonen und einer Nachtschutzzone für die Festlegung des Lärmschutzbereichs.

Gegenstand des Fluglärmgesetzes sind im Wesentlichen weiterhin die Siedlungssteuerung als Instrument des vorbeugenden Lärmschutzes sowie die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz. Hierbei sieht das neue Fluglärmgesetz deutlich abgesenkte Lärmwerte für die Festlegung der Schutzzonen vor. Das Gesetz regelt erstmalig nicht nur den Schutz der Bürgerinnen und Bürger im Umfeld von bestehenden Flughäfen, sondern auch bei Neu- oder wesentlichen Ausbauprojekten.

Passiver Schallschutz

Im Frühjahr 2002 ist die Fraport AG mit dem freiwilligen Schallschutzprogramm in Vorleistung getreten, um den Schutz vor Fluglärm in den Nachbargemeinden zu gewährleisten.

17.500 Haushalte in 15 Nachbarstädten des Frankfurter Flughafens erhielten ein Angebot, bauliche Schallschutzmaßnahmen an ihren Wohngebäuden umzusetzen. Die Antragsfrist endete am 26. April 2006. Mit 4.500 Antragstellern wurden für über 11.100 Wohneinheiten zwischenzeitlich Kostenerstattungsvereinbarungen abgeschlossen. Dabei sind auch vier Schulen, sieben Altenwohn- und Altenpflegeheime und 15 Kindergärten. In Räumen, die sich zum Schlafen eignen, werden schallisolierte Fenster, Rollladenkästen und Lüfter eingebaut, um den Fluglärm im Innenraum zu reduzieren.



Aktiver Schallschutz

Flughäfen sind in unserem modernen Wirtschaftssystem wichtige Schnittstellen eines integrierten Verkehrssystems. Die Zunahme an Mobilität führt weltweit zu einem steigenden Luftverkehrsaufkommen.

Entgeltordnung für Starts und Landungen

Für die Fraport AG hat die nachhaltige Minderung der Fluglärmbelastung Priorität. Als Flughafen-Betreiberin können wir jedoch auf die von Flugzeugen ausgehende Lärmbelastung und die Flottenpolitik der Airlines nur indirekt Einfluss nehmen.

Seit 1. Januar 2001 schaffen wir „Anreize“ in unserer Entgeltordnung für Starts und Landungen für lärmarme Flugzeuge. Da sich die Höhe der Entgelte nach dem tatsächlich verursachten Lärm staffelt, werden lärmintensive Flugzeugtypen finanziell stärker belastet als lärmarme. Zudem sollen lärmabhängige Entgeltzuschläge während der Nacht nächtliche Flugbewegungen unattraktiv machen. Die Deutsche Lufthansa AG, der größte Kunde in Frankfurt, richtet ihre Flottenpolitik ausdrücklich an den Kriterien Emissionsverringerung und Lärmreduzierung aus.

Lärmkontingentierung

Mit dem Sommerflugplan 2002 wurde eine Beschränkung der planbaren nächtlichen Flugbewegungen auf Basis einer Lärmkontingentierung eingeführt. Ziel ist eine Vermeidung/Reduzierung von Lärmbelastung im Flughafen-Umfeld zwischen 23 und 5 Uhr.

Dank der Lärmkontingentierung konnte die Nachfrage nach Zeitfenstern für Starts und Landungen (Slots) in der für die Fluggesellschaften besonders teuren Zeit zwischen 23 und 5 Uhr deutlich begrenzt werden. In der Systematik der Lärmkontingentierung führt zum Beispiel der Austausch einer Boeing B 747-200 mit 16 Punkten gegen eine B 747-400 mit acht Punkten pro Bewegung dazu,

dass das Lärmkontingent für geplante Flüge in der Nacht nicht ausgeschöpft wird. Seit dem Winterflugplan 2006/2007 ist daher das verfügbare Lärmkontingent um fünf Prozent abgesenkt worden. Daneben trat eine weitere Neuregelung in Kraft: Neben den Lärmkontingenten der geplanten Flugbewegungen ist nach Abschluss einer Flugplanperiode nunmehr auch über die Lärmkontingenten der tatsächlichen Flugbewegungen zu berichten.

Lärmoptimierte Flugrouten und Flugverfahren

Ein grundsätzliches Planungsziel bei der Festlegung von Abflugrouten durch die DFS ist es, sie möglichst an Siedlungsschwerpunkten vorbeizuführen. Daher werden auch in der Forschung Möglichkeiten zur Lärmreduzierung im Flughafen-Umfeld insbesondere durch innovative Flugverfahren beim Start und bei der Landung von Flugzeugen gesehen.

Das als „Frankfurter Anflugverfahren“ international bekannte „low drag/low power“-Verfahren („wenig Luftwiderstand/wenig Triebwerkschub“) wurde für die Flugzeugbaureihe B 747-400 in 2005 weiter lärmreduzierend optimiert. Durch eine Reduzierung der Landeklappenstellung im Endanflug reduziert sich die Lärmeinwirkung im Bereich der letzten sieben Kilometer bis zum Aufsetzpunkt.

Für die Lärmentlastung in größerer Entfernung (20 bis 50 Kilometer vom Aufsetzpunkt entfernt) wurde das „Kontinuierliche Sinkflugverfahren“ (CDA, Continuous Descent Approach) in der Nacht eingeführt. Hierbei werden die Triebwerke bereits in großer Höhe in den Leerlauf geschaltet, sodass Flugzeuge den Airport im lärmarmen Gleitflug ansteuern. Auch für die Abflüge werden veränderte Flugverfahren diskutiert. Hier erwarten wir bis zur Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn Erfolge im Rahmen der Gespräche im Regionalen Dialogforum (RDF) zum sogenannten Anti-Lärm-Pakt.

Programm „Fraport-Casa“

Im Rahmen des freiwilligen Immobilienankaufs- und -ausgleichsprogramms „Fraport-Casa“ haben die Eigentümer von mehr als 1.200 Wohnobjekten in Raunheim, Flörsheim und Kelsterbach die Möglichkeit, Ausgleichszahlungen oder den Ankauf ihrer Immobilie durch Fraport zu beantragen. „Fraport-Casa“ bietet einen fairen Ausgleich für die Duldung niedriger Überflüge in Gebieten, die bereits heute in weniger als 350 Metern Höhe überflogen oder künftig vom Betrieb der neuen Landebahn Nordwest betroffen sein werden.

Intermodalität

Steigende Passagierzahlen erfordern eine umweltfreundliche Lenkung der Verkehrsströme. Intermodalität – die Verknüpfung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr – nutzt

- **der Umwelt**, weil kombinierte Flug-/Bahnreisen eine CO₂-ärmere Alternative zu Kurzstreckenflügen darstellen;
- **dem Passagier**, weil er sein Reiseziel oftmals schneller erreicht;
- **den Airlines**, weil innerdeutsche Zubringerflüge nicht profitabel sind;
- **dem Flughafen**, weil attraktive Intermodalprodukte seine Wettbewerbsfähigkeit stärken.

Nahtloses Reisen

Ein Beispiel für gelungene Intermodalität ist das Kooperationsprojekt AIRail, das Fraport 2001 zusammen mit der Lufthansa und der Deutschen Bahn aufgelegt hat. Die intermodale Anbindung des Frankfurter Flughafens wird weiter optimiert. Zu diesem Zweck hat die Deutsche Bahn ihr Fernzugangebot im Berichtsjahr um über sieben Prozent auf 164 Züge pro Tag aufgestockt. Zusammen

mit weiteren 41 Regionalzügen und 171 S-Bahnen, die im Regionalbahnhof halten, steuern nunmehr 376 Züge täglich den Flughafen an. 33 Prozent der in Frankfurt an- und abreisenden Fluggäste erreichten 2006 den Flughafen per Bahn, 16,7 Prozent nutzten den Fernverkehr (ICE, IC/EC).

Job-Ticket

Zwischen 2004 und 2006 stieg die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die S-Bahnen, Busse oder ICE-Verbindungen nutzten, von 35,5 auf 38,6 Prozent. Fraport fördert die umweltschonende Fahrt zum Arbeitsplatz mit über 7.000 Job-Tickets, deren Kosten das Unternehmen übernimmt.



Boden- und Gewässerschutz

Eines unserer Umweltziele ist der Schutz der Böden und des Grundwassers vor Verunreinigungen. Auf dem Flughafen-Gelände und im angrenzenden Umland gibt es ein dichtes Netz von Grundwassermessstellen. Die Ergebnisse werden in eine Datenbank eingepflegt und ermöglichen ein Monitoring mit einem Höchstmaß an Wassergütekontrolle.

Rückbau der ehemaligen US-Air-Base-Flächen

Ende 2005 wurde das geschichtsträchtige Gelände der US-Air Base an Fraport zurückgegeben. Um die Flächen in den geplanten Kapazitätsausbau der Drehscheibe Frankfurt

einbeziehen zu können, fiel Anfang März 2007 der Startschuss für den Rückbau des gesamten 120 Hektar großen Geländes.

Die Maßnahmen beinhalten den Abriss der rund 150 Gebäude wie auch der unterirdischen Versorgungsleitungen. Die anfallenden Abbruchmaterialien werden vor Ort sortiert. Wieder verwendbares Material soll – sofern möglich – auf dem Gelände eingebaut, der andere Teil ordnungsgemäß entsorgt werden. Da es sich um sogenannte Altlasten-Verdachtsflächen handelt, begleitet ein Fachgutachter den Rückbau. Die Rückbauarbeiten sollen noch bis Frühjahr 2008 andauern.



Effizienter Einsatz von Ressourcen

Energie

2006 betrug der Gesamtenergieverbrauch des Frankfurter Flughafens 1.073 Millionen Kilowattstunden; dies ist ein Rückgang um 1,1 Prozent gegenüber 2005. Auch der relative Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit hat sich seit 2003 zum vierten Mal in Folge verringert und lag 2006 nur noch bei 14,5 Kilowattstunden (2005: 15,2 Kilowattstunden).

Die nachhaltige Entwicklung des Flughafens weiter voranzutreiben, ist unser Ziel. Fraport plant die Energieeffizienz verschie-

dener Airport-Gebäude zu erhöhen. Wir ermitteln derzeit mithilfe von Modellrechnungen den Wärme-, Kälte- und Strombedarf, vergleichen ihn mit dem tatsächlichen Verbrauch und leiten daraus Maßnahmen für die energetische Optimierung ab.

Dazu erstellen wir gegenwärtig einen Gesamtmaßnahmenkatalog. Ab 2008 soll die Umsetzung beginnen.

Regenerative Energien

Im Jahr 2006 betrug der Anteil der regenerativen Energien am Gesamtenergieverbrauch bereits 16 Prozent; 2005 waren es noch elf Prozent. Das Potenzial regenerativer Energien

Energieträger am Flughafen Frankfurt Gesamtverbrauch

Gesamtenergieverbrauch¹⁾ (Mio kWh)

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
2006		1.072,8

¹⁾ Strom, Fernwärme, Gas, Fernkälte, Heizöl.

Gesamtenergieverbrauch pro Verkehrseinheit

spez. Energieverbrauch (kWh/VE)

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
2006		14,5

ist damit aber noch lange nicht ausgeschöpft: So bereiten wir derzeit eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer Geothermieanlage vor. Diese Technik hat handfeste Vorteile: Erdwärme steht nicht nur unbegrenzt zur Verfügung, sie erzeugt auch keine klimaschädlichen CO₂-Emissionen.

Wasser/Abwasser

Wasser ist die bei weitem wichtigste Ressource für Menschen, Tiere und Pflanzen. Aus diesem Grund sind wir bestrebt, den Trinkwasserverbrauch am Flughafen Frankfurt einzudämmen. In vielen Gebäuden, so im Terminal 2 oder in der CargoCity Süd, setzen wir vermehrt Brauch-

wasser für Toilettenspülungen, Sprinkleranlagen oder zur Bewässerung von Grünanlagen ein. Im Terminal 1 bauen wir die Brauchwassernutzung aus: Von den rund 300 WC-Anlagen im Terminal 1 sollen 50 bis Dezember 2007 mit Brauchwasser versorgt werden; weitere 50 WC-Anlagen sind bereits in Planung.

Auch die Löschwasserversorgung wird auf Brauchwasser umgestellt.

Dank der Nutzung von Brauchwasser ist es uns gelungen, den Trinkwasserverbrauch am Flughafen Frankfurt auf 21,4 Liter pro Verkehrseinheit zu senken. Der Anteil des Brauchwassers am Gesamtwasserverbrauch hat gegen über dem Vorjahr entsprechend um 1,5 Pro-



zentpunkte auf 9,5 Prozent zugenommen. Insgesamt hat Fraport 150.000 Kubikmeter Brauchwasser genutzt, das sind 7,1 Prozent mehr als 2005.

Aufgrund des Verkehrszuwachses stieg das Schmutzwasseraufkommen gegenüber 2005 um 3,17 Prozent auf 1,6 Millionen Kubikmeter. Relativ blieb das Schmutzwasseraufkommen mit 22 Litern pro Verkehrseinheit in 2006 hingegen konstant.

Abfall

Vermeiden. Verwerten. Beseitigen: Auf diese Formel lässt sich die Abfallwirtschaft von Fraport bringen.

Fraport ist in der Pflicht, im Rahmen seiner zukunftsorientierten Umweltpolitik alle Möglichkeiten zu ergreifen, das Abfallaufkommen in enger Kooperation mit Fluggesellschaften, Lieferanten und anderen Firmen auf ein unvermeidliches Maß zu begrenzen.

So führen wir Abfälle konsequent der Wiederverwertung zu. Entsprechend hoch fiel auch 2006 die Recycling-Quote aus: Mit 85 Prozent lag sie nur geringfügig unter dem Vorjahreswert von 88 Prozent. Von den 23.500 Tonnen Abfall (ohne Boden und Bauschutt) hat Fraport knapp 20.000 der Wiederverwertung zugeführt. Nicht recyclebare Abfälle haben wir entsprechend den gesetzlichen Vorschriften beseitigt.

Sicherheit hat Priorität

Am Drehkreuz Frankfurt genießen Umweltschutz und Sicherheit höchste Priorität. Mehr als 8.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nehmen Sicherheitsaufgaben wahr, um einen reibungslosen Flughafen-Betrieb zu gewähr-

leisten. Im Herbst 2006 haben wir nach mehrjähriger Planung und Entwicklung eine neue, hochmoderne Sicherheitsleitstelle in Betrieb genommen, die es ermöglicht, Schutzdienste und Rettungswesen künftig noch effizienter zu koordinieren. Sie ist 24 Stunden am Tag einsatzbereit und verfügt über 190 Einsatzkräfte.

Eine Schlüsselrolle in der Notfallplanung nimmt die Flughafen-Feuerwehr ein. Sie stellt sicher, dass die strengen Anforderungen an den Brand- und Umweltschutz erfüllt werden, zu denen auch das Vorhalten geeigneter Löschmittel für den Flugzeug- und Gebäudebrandschutz nach den ICAO-Richtlinien zählt.

ERIC (Emergency Response and Information Center)

Im ERIC bündeln Vertreter von Fraport AG, Airlines, Behörden, Polizei und Feuerwehr ihre Kräfte, um bei Schäden oder Störungen geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Als telefonische Anlaufstelle für Angehörige fungiert die „Notfallinformationszentrale“ (NIZ), deren psychologisch geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Suchmeldungen entgegennehmen. Das ERIC kommt bei Großschadensereignissen und gravierenden Betriebsstörungen zum Einsatz.



„Fraport setzt auf Partnerschaft ...“

... in der Beschäftigungspolitik. Deshalb streben wir einen fairen Ausgleich zwischen den Interessen des Unternehmens und denen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Motivierte Beschäftigte und eine hohe Attraktivität als Arbeitgeber bestätigen den Erfolg dieser Strategie.“

Herbert Mai,
Vorstand Arbeitsdirektor



Als Fraport-Mitarbeiterin habe ich sehr gute Möglichkeiten, mich beruflich weiterzuentwickeln. So konnte ich bereits während meiner Ausbildung mit einem Studium an der FH Frankfurt beginnen und lege in Kürze mein Vordiplom in BWL ab.

Thi Quyen-Thuy Nguyen, ehemalige Auszubildende zur Luftverkehrskauffrau, Sachbearbeiterin Rechnungswesen/Verträge im Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement



Fraport

Um den Rollverkehr auf dem Vorfeld optimal zu koordinieren, sind hochmoderne Steuerungssysteme und rund 80 Mitarbeiter mit Kontrollfahrzeugen im Einsatz. Damit können wir die Aufenthaltszeiten der Flugzeuge auf den Rollbahnen deutlich verkürzen.

Tom Wagner, Schichtleiter Vorfeldaufsicht





Für ein leistungsstarkes Unternehmen wie Fraport ist die hohe Motivation der Mitarbeiter ein wichtiger Baustein. Regelmäßig messen wir daher das Engagement und fördern mit gezielten Maßnahmen die Zufriedenheit des Personals.

Michael Hoppe, Leiter Mitbestimmung und Mitarbeiterinformation



Fraport ist der Region Rhein-Main besonders verbunden. Daher unterstützen wir mit unserem Sportsponsoring regionale Vereine. Im Amateursport sind dies rund 250 Sponsorings im Jahr, mit denen vor allem die Jugend unterstützt wird.

Nadine Michalski, betreut im Bereich Unternehmenskommunikation, Public Affairs, das Regionale Sponsoring

Das Flughafen-Geschäft stellt höchste Ansprüche an die Sicherheit. Das gilt auch für große wie kleine Baustellen und selbst für einen einfachen Büroumzug. Mit umfassenden Vorkehrungen stellen wir sicher, dass Unfälle verhindert werden.

Herbert Weiland, Baustellensicherheitskoordinator/
Betriebssicherheit

Fraport

Eine effiziente Einsatzplanung ist entscheidend für den Betrieb eines Flughafens. Das gilt auch bei der Enteisung der Flugzeuge: Es muss schnell gehen, damit die bis zu 750 Maschinen pro Tag auch bei niedrigen Temperaturen pünktlich starten können.

Elena Blinova, N*ICE, Projektbetreuerin



Fraport beteiligt sich bevorzugt an Flughäfen mit exzellenten Wachstumschancen rund um den Globus. Dabei ist besonders unser Know-how im Management einer internationalen Luftverkehrsdrehscheibe gefragt.

Sabine Preuss, Beteiligungsmanagerin



Fraport fördert die Weiterentwicklung der Mitarbeiter mit internen Schulungsmaßnahmen wie beispielsweise der „Summer School“ im Rahmen der Fraport-Academy. Dies ist eine gute Möglichkeit, über den eigenen Tellerrand hinauszublicken.

Benjamin Müller, Internationale Personalentwicklung

Fraport

Erfolgsfaktor Mensch

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das wichtigste Kapital des Fraport-Konzerns. Mit ihrem Wissen und Engagement tragen sie maßgeblich zum Unternehmenserfolg bei. Um für das erwartete Wachstum des Luftverkehrs gerüstet zu sein, haben wir auch 2006 zahlreiche neue Stellen geschaffen. So waren durchschnittlich 28.246 Frauen und Männer im Fraport-Konzern beschäftigt – 2.465 beziehungsweise 9,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Voraussetzung, um leistungsfähige Talente auch künftig für Fraport zu begeistern, sind ein attraktives Arbeitsumfeld, vielfältige Aus- und Weiterbildungsangebote sowie eine umfassende Gesundheitsförderung. Zudem engagieren wir uns für Chancengleichheit im Unternehmen.

Entwicklung des Personalbestands – Fraport-Konzern

Jahresdurchschnitt (ohne Freigestellte und Auszubildende)	
1998	13.225
1999	13.336
2000	14.271
2001	15.526
2002	21.395
2003	23.353
2004	24.182
2005	25.781
2006	28.246

Für die Fraport AG war das Jahr 2006 geprägt von einem unverändert hohen Kostendruck. Grund: Die Wettbewerbsintensität im Luftverkehr hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschärft. Der Erfolg von Low-Cost-Airlines zwingt die traditionellen Fluggesellschaften ebenso zum Handeln wie die Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte. Dies erfordert es, unsere Wettbewerbsfähigkeit durch eine nachhaltige Optimierung unserer betrieblichen Prozesse zu stärken. Ende 2005 haben wir daher das Projekt „Focus Competition“

ins Leben gerufen und im vergangenen Jahr begonnen, die Geschäfts- und Servicebereiche auf Schwachstellen zu untersuchen und ungenutzte Potenziale zu identifizieren. Ziel ist es, die Effizienz unserer Prozesse bis spätestens 2010 durch geeignete Maßnahmen spürbar zu erhöhen. Wir sind überzeugt, dass dies nur in partnerschaftlichem Einvernehmen mit den Beschäftigten gelingen kann. Um notwendige Veränderungen umzusetzen und die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens zu sichern, suchen wir daher gezielt den Schulterschluss mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Ein weiterer Baustein zur Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit stellt die Reform des Tarifrechts für die Tarifangestellten der Fraport AG dar. Der seit Herbst 2005 gültige „Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst“ schafft die Basis für eine leistungsabhängige Bezahlung. Überdies hat Fraport im Konsens mit allen tariflichen Anspruchsgruppen das Kostensenkungsprogramm „Wir machen Fraport fit“ aufgelegt. Seit Anfang 2005 trägt es dazu bei, Ausgaben einzusparen und so Beschäftigung zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die Herausforderungen der Globalisierung meistern wir zudem auf Grundlage des zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung vereinbarten „Zukunftsvertrags 2010“, der flexiblere Arbeitszeiten und eine Verringerung betrieblicher Leistungen ermöglicht – ohne individuelle Besitzstände anzutasten.

Motivation durch attraktives Arbeitsumfeld

Überall in Europa stellt der demografische Wandel Unternehmen vor neue Herausforderungen: Während die Lebenserwartung steigt, kommen immer weniger Kinder zur Welt. Experten beobachten seit geraumer Zeit deutliche Anzeichen eines Fach- und Führungskräftemangels. Um auch künftig mit Erfolg die „besten Köpfe“ rekrutieren und langfristig halten zu können, bietet Fraport ein Arbeitsumfeld, das Leistung belohnt, individuelle Entwicklungsmöglichkeiten bietet und die Beschäftigten am Unternehmenserfolg beteiligt.

Beschäftigte in Beteiligungsunternehmen¹⁾ – Fraport-Konzern

Jahresdurchschnitt 2006

Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	11
Airport Cater Service GmbH	148
AirIT Airport IT Services Hahn AG	10
AirIT International GmbH	1
AirIT Systems Hannover GmbH	66
Air Transport IT Services, Inc.	44
Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal işletmeciliği Anonim Şirketi	223
APS Airport Personal Services GmbH	1.234
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	307
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	146
Fraport Cargo Services GmbH	200
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	7
Fraport Ground Services Austria GmbH	202
Fraport Ground Services USA, Inc.	3
Fraport Peru S. A. C.	5
Fraport Twin Star Airport Management AD	154
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. KG	609
Hahn Campus Management GmbH	8
ICTS Europe Holdings B. V.	12.836
Media Frankfurt GmbH	26
Medical Airport Service GmbH	79
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	12
TCR International N. V.	77
Terminal for Kids gGmbH	4
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	2
Gesamtbeschäftigte in Beteiligungsunternehmen	16.414

¹⁾ Voll- und quotenkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind sich jederzeit bewusst, wie wichtig ihr individueller Beitrag für den reibungslosen Ablauf des Luftverkehrs ist. Dank ihres motivierten Einsatzes können wir die hohe Qualität unserer Arbeit garantieren und unsere Leistungspotenziale voll entfalten.



Leistung lohnt sich

Fraport honoriert persönlichen Einsatz. Die Basis dafür bildet unser leistungs- und erfolgsabhängiges Vergütungssystem. Hierbei kommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeweils im Folgejahr in den Genuss einer variablen Prämie, die als Geldleistung ausgezahlt wird. Alternativ besteht die Möglichkeit, Unternehmensanteile in Form von Mitarbeiteraktien zu erwerben, die Fraport zu Vorzugskonditionen ausgibt. Das Mitarbeiteraktienprogramm steht allen Beschäftigten von Fraport-Mehrheitsbeteiligungen in Deutschland offen und erfreut sich wachsender Beliebtheit: Im Berichtsjahr entschieden sich mit 51,83 Prozent zum ersten Mal über die Hälfte aller Beschäftigten für Aktien statt Geld; 2005 lag die Quote noch bei 47,36 Prozent.

Teilnehmende Beteiligungsunternehmen am MAP¹⁾ 2006

Airport Cater Service GmbH
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
AirIT Systems Hannover GmbH
AirIT Airport IT-Services Hahn AG
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Fraport Cargo Services GmbH
Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft GmbH & Co. KG
Media Frankfurt GmbH
Medical Airport Service GmbH
N*ICE Aircraft Service & Support GmbH
Hahn Campus Management GmbH
AirIT International GmbH

¹⁾ Mitarbeiteraktienprogramm

Ein weiterer Baustein zur Teilhabe am Unternehmenserfolg ist das Cafeteria-System. Dabei erhalten anspruchsberechtigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Barbetrag oder einen in Form von Sachzuwendungen geleisteten Beteiligungsbonus, der gewährt wird, wenn eine bestimmte EBITDA-Verbesserung eingetreten ist. Im Jahr 2006 betrug diese Sondervergütung drei Millionen Euro, die sich 11.791 Beschäftigte teilten. Obgleich die Auszahlungsvariante mit 280 Euro in diesem Jahr wertmäßig die bisher höchste Zuwendungskomponente war, optierten fast 89 Prozent der Anspruchsberechtigten für attraktive Sachleistungen, darunter Reise-, Fahrrad- und Benzingutscheine sowie Lose für die Aktion Mensch.

Flexible Arbeitszeiten

Fraport unterstützt die individuelle Lebensplanung seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. So stehen den Beschäftigten flexible Arbeitszeitmodelle wie Teilzeit-, Gleitzeit- oder Telearbeit zur Verfügung. Diese ermöglichen ihnen nicht nur die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, sondern auch längere berufliche Auszeiten, sofern die internen Abläufe dies erlauben. Innovative Arbeitszeitmodelle kommen ebenso Fraport zugute, da sie konjunkturelle Schwankungen abfedern und die Personalkosten senken.

Mehr Gestaltungsspielraum eröffnet auch das Lebensarbeitszeitkonto. Hierbei sparen die Beschäftigten vor allem durch Überstunden ein Zeitguthaben an, das sie vielfältig nutzen können – zum Beispiel für temporäre Freistellungen, vorzeitigen Ruhestand oder zur Reduzierung der Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich. Flexible Arbeitszeitmodelle halten zunehmend auch in den Konzern-Gesellschaften Einzug, darunter die „Dienstplanung nach Wunsch“ und die „Diensttauschbörse“.

Fraport-Barometer

Fraport pflegt eine intensive Feedback-Kultur. Seit Einführung des Fraport-Barometers im Jahr 2000 ermitteln wir einmal jährlich die Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei werden wiederkehrende

Fragen etwa nach der Kompetenz von Vorgesetzten oder den Arbeitsbedingungen um Zusatzfragen ergänzt, die 2006 unter anderem die Sicherheit am Arbeitsplatz betrafen. Im Jahr 2006 beurteilten die Beschäftigten ihre Zufriedenheit mit durchschnittlich 3,16 (Schulnotensystem); im Vorjahr betrug der Wert 3,01. 43 Prozent aller Beschäftigten gaben ihr Votum ab. Die Ergebnisse erlauben Rückschlüsse auf die allgemeine Stimmungslage im Unternehmen und bilden die Basis für die Optimierung unserer Personalarbeit. Um künftig ein Stimmungsbild zu zeichnen, das direkte Vergleiche zwischen den Konzern-Gesellschaften erlaubt, entwickeln wir das Fraport-Barometer stetig zum Konzern-Barometer weiter. So haben wir im vergangenen Jahr zusätzlich sieben Tochtergesellschaften befragt, denen im Jahr 2007 weitere folgen werden.

Die Dimensionen der Mitarbeiterzufriedenheit¹⁾

Indikatoren	2003	2004	2005	2006 ²⁾
Betriebsklima	2,84	2,73	2,82	2,36
Soziale Kompetenz	3,16	3,09	3,18	2,81
Fachliche Kompetenz	2,85	2,75	2,82	2,63
Arbeitsbedingungen	2,59	2,51	2,66	2,61
Berufliche Entwicklung	3,54	3,55	3,57	3,39
Vertrauen in Unternehmenspolitik	3,92	3,86	3,32	2,93
Arbeitsplatzsicherheit	3,00	3,22	2,93	2,80
Bezahlung	3,36	3,27	3,16	3,65
Stolz auf Unternehmen	2,74	2,61	2,64	2,49

¹⁾ Bewertung auf einer Skala von 1 – 6 (Schulnotensystem).

²⁾ Konzern-Barometer, erstmals 2006 erhoben.

Zündende Ideen

Fraport lebt von der Kreativität und vom Ideenreichtum seiner Beschäftigten, die im vergangenen Jahr 810 Ideen einreichten. Um die Bearbeitungszeit zu beschleunigen, können Verbesserungsvorschläge seit 2006 direkt in das Mitarbeiterportal eingegeben werden. Dass unser Ideenmanagement Früchte trägt, belegen sechs Patent- beziehungsweise Gebrauchsmuster-Anmeldungen beim Deutschen Patent- und Markenamt. Mit dem Ziel, zukunftsweisende Produkte und Dienstleistun-

gen zu entwickeln und zur Marktreife zu führen, haben wir das Thema Innovation zudem als Managementaufgabe in den Grundsätzen für Führungskräfte verankert.

Chancengleichheit

Als internationaler Konzern tritt Fraport für Weltoffenheit und Toleranz ein. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten gleiche Chancen und werden nicht benachteiligt – weder aufgrund ihres Geschlechts, Alters oder ihrer Herkunft noch wegen ihres Glaubens oder ihrer sexuellen Orientierung. Dieser Gleichbehandlungsgrundsatz ist nicht nur ein ethisches Gebot, seine Umsetzung rechnet sich auch wirtschaftlich: So belegen Studien, dass Vielfalt innerhalb der Belegschaft (Diversity) die Wettbewerbsfähigkeit steigert. Anders ausgedrückt: Wann immer unterschiedliche Kulturen, Einstellungen und Sichtweisen aufeinandertreffen, äußert sich dies als Zugewinn an Kreativität und Innovation. Zudem fördern heterogene Belegschaften die interkulturelle Kompetenz, die unabdingbar ist für wirtschaftlichen Erfolg in einer globalisierten Welt.

Das neue Gleichbehandlungsgesetz

Um sicherzustellen, dass das seit 15. August 2006 geltende Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) in vollem Umfang umgesetzt wird, hat Fraport alle betrieblichen Prozesse auf ihre Gesetzeskonformität überprüft. Überdies fanden Schulungen statt, um Fach- und Führungskräfte sowie die Beschäftigten des Personalbereichs über das neue Gesetz und seine Auswirkungen zu informieren.

Frauen gezielt fördern

Nie zuvor waren Frauen besser ausgebildet und motivierter als heute. Die Fraport AG verfolgt das Ziel, dieses Leistungspotenzial noch stärker zu nutzen und den Frauenanteil in der Belegschaft weiter zu erhöhen. Ende 2006 betrug er 18,9 Prozent (2.412 Mitarbeiterinnen) und blieb damit gegenüber dem Vorjahr praktisch stabil. Ein wirkungsvolles Instrument, um Frauen insbesondere den Weg in Führungspositionen zu ebnet, ist das Cross-Mentoring-Programm für weibliche Führungskräfte. Fraport engagiert sich bereits im achten Jahr in dieser unternehmensübergreifenden Initiative. Um unseren Anspruch auf umfassende Chancengleichheit zu unterstreichen, haben wir außerdem die „Betriebsvereinbarung zur Chancengleichheit für Frauen und Männer“ sowie „Leitlinien für partnerschaft-



Frauenanteil – Fraport AG

	2000	2002	2004	2006
Anzahl der Frauen	2.241	2.384	2.368	2.412
Prozentanteil	17,2	18,1	18,4	18,9

liches Verhalten“ formuliert, deren Einhaltung kontinuierlich überprüft wird.

Dass Chancengleichheit bei Fraport einen hohen Stellenwert genießt, belegen auch Auszeichnungen wie das „Total E-Quality-Prädikat“ (TEQ) der gleichnamigen Initiative aus Wirtschaftsunternehmen, Sozialpartnern und Ministerien. Im Juni 2007 hat die Fraport AG die Auszeichnung bereits zum dritten Mal erhalten.

Die Erfahrung älterer Arbeitnehmer nutzen

Seit Mitte der 90er-Jahre steigt der Altersdurchschnitt der Beschäftigten der Fraport AG kontinuierlich an. Lag er 1995 noch bei 36,2 Jahren, waren es 2006 bereits 41,3 Jahre. Wir sind überzeugt, dass die fachliche Expertise und das Erfahrungswissen älterer

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen hohen Vermögenswert darstellen. Außerdem trägt die Einbindung Älterer dazu bei, dem drohenden Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Gleichwohl bedarf es auch junger Talente, die frische Ideen einbringen und die Perspektive weiten. Fraport setzt daher gezielt auf die Bildung altersgemischter Teams, die Aufgaben gemeinsam lösen und vom Wissen und Erfahrungsschatz des anderen profitieren.

Deutschkurse für Migranten

Ende 2006 arbeiteten bei der Fraport AG 2.122 Menschen ausländischer Herkunft aus insgesamt 78 Ländern. Damit haben 16,7 Prozent der Belegschaft keinen deutschen Pass (2005: 16,6 Prozent). Um die Sprachkompetenz unserer ausländischen Beschäftigten zu verbessern, bieten wir Deutschkurse für Nicht-Muttersprachler an. Denn fundierte Kenntnisse der Sprache des Einwanderungslandes sind essenziell für die reibungslose Verständigung in gemischtsprachigen Teams und treiben zudem die soziale Integration von Zuwanderern voran.

Menschen mit Behinderung

Die Fraport AG nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung ernst und beschäftigt mehr Menschen mit Handicap, als die gesetzliche Mindestquote von fünf Prozent vorschreibt. So hat sich die Schwerbehindertenquote von 7,5 Prozent auf 7,8 im Berichtsjahr erhöht. Darüber hinaus haben wir Aufträge an Behindertenwerkstätten im Wert von knapp 460.000 Euro vergeben. Um das Engagement für die betriebliche Integration von Menschen mit Behinderung zu würdigen, wurde Fraport von der Stadt Frankfurt am Main 2006 als „Behindertenfreundliches Unternehmen“ ausgezeichnet. Eine weitere Ehrung haben wir vom Landeswohlfahrtsverband für unser ebenfalls im vergangenen Jahr eingeführtes betriebliches Eingliederungsmanagement erhalten.

Schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – Fraport AG¹⁾

1998		494
1999		528
2000		564
2001		594
2002		669
2003		736
2004		786
2005		848
2006		918

¹⁾ Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

Aus- und Weiterbildung

Um bei der wachsenden Konkurrenz um qualifizierte Fach- und Führungskräfte zu bestehen, investieren wir gezielt in die Potenzialentwicklung unserer Beschäftigten. Aus- und Weiterbildung ist daher ein zentrales Instrument einer nachhaltigen Personalpolitik. Denn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die systematisch gefördert und in ihrer Lebens- und Karriereplanung unterstützt werden, sind dem Unternehmen loyaler verbunden. Überdies sichern Qualifizierungsmaßnahmen die Beschäftigungsfähigkeit älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Zahl infolge der demografischen Veränderung künftig weiter steigen wird.

Generation Zukunft

Als Ausdruck unserer sozialen Verantwortung bilden wir mehr junge Menschen aus, als für die Sicherung des eigenen Bedarfs nötig wäre. So haben wir das Ausbildungsplatzangebot zwischen 1990 und 2006 mehr als verdoppelt. Junge Menschen wählen aus mehr als 20 modernen Lehrberufen, die Hauptschulabsolventen ebenso ansprechen wie Abiturienten. Ende 2006 waren im Konzern 361 Auszubildende, davon 339 bei der Fraport AG beschäftigt. Die Übernahmequote betrug 50 Prozent. Nachwuchskräfte, die wir nicht dauerhaft weiterbeschäftigen können, erhalten nach erfolgreichem Abschluss ihrer Lehre einen auf ein Jahr befristeten Arbeitsvertrag.

Neuer dualer Studiengang

Von den 112 Auszubildenden, die die Fraport AG im vergangenen Jahr neu eingestellt hat, starteten 21 ihre berufliche Laufbahn in dualen Studiengängen. Diese kombinieren das Studium an einer Fachhochschule (FH) oder Berufsakademie mit der betrieblichen Ausbildung bei Fraport. So auch der neue Studiengang „Luftverkehrsmanagement“, an dessen Entwicklung Fraport maßgeblich beteiligt war. Zwölf Azubis haben sich dafür entschieden und am 1. September 2006 ihr Studium an der FH Frankfurt aufgenommen; nach sechs Semestern werden sie es mit dem „Bachelor of Arts“ abschließen.

Schlüsselressource (Weiter-)Bildung

Über das Fraport-College und die Fraport-Academy bieten wir zudem Fach- und Führungskräften attraktive Weiterbildungsprogramme zur Erweiterung ihres Kompetenz- und Erfahrungsschatzes. So haben wir 2006 beispielsweise das konzernweite Integrierte Management-Entwicklungsprogramm (IMEP) für die zweite und dritte Führungsebene um ein „Leadership-Programm“ für operative und künftige Führungskräfte ergänzt.

Darüber hinaus rekrutiert Fraport seinen Fach- und Führungskräftenachwuchs über ein Trainee-Programm für Hochschulabsolventinnen und -absolventen mit Schwerpunkt Ingenieurwesen. 97 Trainees hat Fraport seit 1996 ausgebildet. Mit Beginn des zehnten Ausbildungszyklus im Oktober 2006 erhalten – anders als in den Vorjahren – neun der zwölf Quereinsteiger eine individuelle Ausbildung auf ihrer künftigen Zielposition. Die vielfältigen Programme zur Führungskräfteentwicklung setzt Fraport auch 2007 konsequent fort.

www.berufswelt-transparent.de

Job-Allianz

Hilfe bei der beruflichen Standortbestimmung leistet die „Job-Allianz“, die Fraport mit vier weiteren Unternehmen gegründet hat. Ziel ist es, Beschäftigte bei der Gestaltung ihrer beruflichen Zukunft zu unterstützen. Im Mittelpunkt des Orientierungs- und Entwicklungsangebots stehen die Ermittlung persönlicher Schlüsselkompetenzen, Sprach- und Computertests sowie die Möglichkeit, für begrenzte Zeit in einem der Partnerunternehmen zu hospitieren.

Jugend Mobil

Verantwortung übernimmt Fraport auch für benachteiligte Jugendliche. Speziell an sie richtet sich das Ausbildungsprogramm „Jugend Mobil“, das seit 1999 für eine Tätigkeit bei den Bodenverkehrsdiensten qualifiziert. Im vergangenen Jahr starteten 24 arbeitslose junge Erwachsene das zweijährige Training. In Hessen gewann „Jugend Mobil“ 2006 in der Kategorie Unternehmen den „Deutschen Förderpreis Jugend in Arbeit“.

Work-Life-Balance

Ob Beschäftigte gesund und leistungsfähig sind, hängt entscheidend von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Arbeit und Privatleben ab. Eine innovative Personalpolitik, die die Vereinbarkeit von Beruf und Familie im Sinne einer Optimierung der „Work-Life-Balance“ fördert, trägt daher maßgeblich zum Unternehmenserfolg bei.

Zu diesem Ergebnis kommt auch das „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung, an dem sich Fraport 2006 beteiligt hat. Danach sind zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht nur seltener krank und erheblich motivierter, auch das Image des Arbeitgebers verbessert sich deutlich. Das Audit hat Fraport in die Lage versetzt, die Wirksamkeit seiner familienfreundlichen Personalpolitik zu überprüfen, Entwicklungs-

potenziale aufzuzeigen und neue Ziele zu vereinbaren. Im Juni 2007 wurde die Fraport AG erfolgreich nach dem „audit berufundfamilie“ zertifiziert.

Von Kinder-Arche bis Fluggi-Land

Das Wissen und die Erfahrung von qualifizierten Beschäftigten mit Kind sind von zentraler Bedeutung, um die Wettbewerbsfähigkeit der Fraport AG zu sichern. Die Entlastung arbeitender Mütter und Väter durch familienfreundliche Maßnahmen genießt bei Fraport daher einen hohen Stellenwert. So unterstützt der Fraport-Familienservice Eltern bei der Suche nach wohnortnahen Betreuungsmöglichkeiten für ihre Sprösslinge. In Notlagen springt seit 2002 das „Fluggi-Land“ ein. Die Öffnungszeiten dieses Betreuungsangebots für Kinder ab einem Jahr sind auf die Schichtpläne des Personals zugeschnitten.

Mit der Eröffnung der „Kinder-Arche“ in Sindlingen im September 2006 setzt die Fraport AG ihr Engagement für ein familienfreundliches Arbeitsumfeld fort. Das von Sanofi-Aventis, Infraserb Höchst und der Stadt Frankfurt mitgetragene Kooperationsprojekt hält 60 Krippenplätze vor, von denen die Hälfte für Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der beteiligten Unternehmen reserviert ist.

Väter und Mütter, die ihren Nachwuchs selbst versorgen möchten, profitieren von der Möglichkeit, die gesetzliche Elternzeit von drei auf fünf Jahre zu verlängern. Darüber hinaus stehen ihnen regelmäßige Informationstreffen der Frauen- und Familienförderung offen, um den Kontakt zum Unternehmen zu halten.

Eldercare

Fraport stellt sich ebenso den Folgen einer alternden Gesellschaft. Diese Entwicklung führt dazu, dass immer mehr Beschäftigte die Betreuung ihrer pflegebedürftigen Eltern organisieren müssen. Im Rahmen von Eldercare unterstützt sie der Fraport-Familienservice bei der Suche nach einem geeigneten Pflegedienst oder Fragen zur Pflegestufe.

Neuausrichtung des Sozialmanagements
 Überdies haben wir am Verbundprojekt TiM (Transfer innovativer Unternehmensmilieus) der Universität Rostock teilgenommen. TiM untersucht unter anderem, wie sich eine beteiligungsorientierte Unternehmenskultur fördern und gestalten lässt. Mit dem Ziel, das leistungsstarke Fraport-Sozialmanagement weiter zu optimieren, haben wir die unterschiedlichen Bedürfnisse unserer heterogenen Belegschaft analysiert. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die künftige Optimierung und bessere Verzahnung der Beratungs- und Serviceleistungen des Fraport-Servicecenter Soziales. Dieses unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht nur bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, sondern auch in allen Einkommens- und Budget-

sowie Schulden- und Suchtfragen. Weiterhin organisiert es Veranstaltungen wie das „Seminar 50plus“, um ältere Beschäftigte auf den Ruhestand vorzubereiten.

Gesundheitsförderung

Nur wer körperlich und geistig fit ist, kann effizient arbeiten. Um die Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhalten, entwickeln wir unser betriebliches Gesundheitsmanagement konsequent weiter. Dies wird umso wichtiger, da absehbar ist, dass das Durchschnittsalter der Beschäftigten weiter steigen wird.

Viel hilft viel

Ein Baustein zur Förderung der Mitarbeitergesundheit ist das 2004 begonnene und 2006 erfolgreich beendete Projekt GATE („Gesund und anwesend – das Tor zum Erfolg“). Die im Rahmen von GATE entwickelten Maßnahmen dienen der betrieblichen Gesundheitsförderung in der Fraport AG, sie werden unter dem Begriff Fraport-Gesundheitsmanagement weitergeführt und künftig stetig ergänzt. Zudem haben wir 472 ehrenamtliche Sicherheitsbeauftragte bestellt, die in enger Abstimmung mit der Abteilung Arbeitssicherheit, dem Betriebsrat und der Unfallkasse Hessen bei ihren Kolleginnen und Kollegen für die Bedeutung des vorbeugenden Gesundheitsschutzes werben. Außerdem konnten sie sich im Rahmen der Gesundheitskampagne 2006 über Ernährung, Bewegung und Methoden zur Stressbewältigung informieren. Mit dem Ziel, schon die Jüngsten an das Thema Gesundheit heranzuführen, erhielten die 112 neuen Azubis der Fraport AG eine Einführung in die Angebote des betrieblichen Gesundheitsmanagements und der Medizinischen Dienste.



AOK-Beitragsbonus erneut gesichert

Als Ergänzung zum „Barometer“ führt Fraport seit 2003 regelmäßig Gesundheitsbefragungen durch. Die Ergebnisse geben Aufschluss über das Befinden der Beschäftigten und ermöglichen es, das Gesundheitsmanagement gezielt zu optimieren. Individuelle Gespräche zur Gesundheitsförderung leisten ein Übriges, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter präventiv vor Gesundheitsgefahren zu bewahren und ihre Arbeitskraft zu erhalten. Dass dieser Ansatz greift, belegt die erneute erfolgreiche Bewerbung der Fraport AG um den AOK-Beitragsbonus. Sowohl das Unternehmen als auch die bei der AOK versicherten Beschäftigten sparen dadurch 2007 und 2008 jeweils rund eine Million Euro jährlich.

Arbeitsunfälle systematisch verhindern

Hohe Standards legt Fraport auch bei der Arbeitssicherheit an. Schließlich gefährden Arbeitsunfälle die Gesundheit und verursachen erhebliche Folgekosten. So leistet das Projekt RUSH („Reduzierung von Unfällen durch systematisches Handeln“) einen wichtigen Beitrag zur Unfallverhütung. Sinkende absolute Unfallzahlen und eine abnehmende Unfallschwere unterstreichen den Erfolg von RUSH. Im Mittelpunkt der 2005 gestarteten Initiative steht die Förderung der Eigenverantwortung. So erfahren Beschäftigte zum Beispiel im Rahmen von Informationsveranstaltungen, was sie tun können, um ihr individuelles Verletzungsrisiko zu senken.

Krankenstand weiter gesunken

Spiegel des Erfolgs unseres Gesundheitsmanagements ist nicht zuletzt die Krankenquote. Nach den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelt, betrug sie 2006 im Jahresdurchschnitt 5,59 Prozent und lag damit leicht unter dem Wert des Vorjahrs von 5,69 Prozent. Zudem hat Fraport eine eigene, deutlich strengere Berechnungsmethode entwickelt, derzufolge die Krankenquote im Berichtsjahr bei durchschnittlich 6,67 Prozent lag, gegenüber 6,79 Prozent im Jahr 2005.

Krankenquote Fraport AG 2000 – 2006 ¹⁾ in %	
2000	6,49
2001	6,34
2002	5,66
2003	5,58
2004	5,55
2005	5,69
2006	5,59

¹⁾ Gemäß ADV-Vorgaben.

„Fraport nimmt eine bedeutende gesellschaftliche Rolle ein ...“



... – als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens, als größte lokale Arbeitsstätte der Bundesrepublik und als Wirtschaftsmotor der Rhein-Main-Region. Wir sind ein verantwortungsbewusster Nachbar und leisten mit unserem Engagement einen nachhaltigen Beitrag zur Attraktivität und Lebensqualität in unserer Region.“

Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender

Verantwortungsbewusster Nachbar

Die Globalisierung schreitet fort und mit ihr wächst die Mobilität der Menschen und das Volumen des internationalen Warenverkehrs. Beides bedeutet gerade für Deutschlands wichtigste intermodale Verkehrsdrehscheibe, den Flughafen Frankfurt, kontinuierliches Wachstum. Aus seiner Lage im Zentrum der dicht besiedelten Rhein-Main-Region resultiert für die Fraport AG als Betreiberin des Frankfurter Airports eine besondere Verantwortung für Konsens und gute Nachbarschaft.

Fraport hat sich als „Good Corporate Citizen“, als Bürger der Gesellschaft, zu einem umfassenden Engagement verpflichtet und will damit die langfristige Akzeptanz des Unternehmens und des Flughafens Frankfurt in seinem Umland sichern und ausbauen. Wie kaum ein anderes Unternehmen ist Fraport an das Rhein-Main-Gebiet gebunden. Was der Flughafen an Dienstleistungen erbringt, welchen Nutzen er als zentraler Wirtschaftsfaktor der Region stiftet, aber auch was an Belastungen von ihm ausgeht, wird Tag für Tag von Anwohnern registriert. Es ist unser Ziel, dass uns die Bevölkerung, die politischen Vertreter, Verbände und Vereine in der Region als verant-

Mit zwei Millionen Euro pro Jahr unterstützt Fraport Projekte mit hohem Nachhaltigkeitswert in der Nachbarschaft zum Flughafen. Bislang wurden über 440 Einzelmaßnahmen umgesetzt.



wortungsbewussten Nachbarn wahrnehmen, der seinen Beitrag zur Entwicklung von Region und Gesellschaft leistet.

Corporate Citizenship ist weit mehr als karitatives Engagement, Sport-Sponsoring oder Kulturförderung nach dem „Gießkannenprinzip“: Uns geht es um gezielte und ausgewogene wirksame Maßnahmen, die möglichst direkt die unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen erreichen.

Aktiv für die Region – seit über 30 Jahren

Die Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung hat bei Fraport eine lange Tradition. Die Wurzeln reichen zurück bis in die 70er-

Jahre, in denen die Vorläuferin der heutigen Fraport AG, die Flughafen Frankfurt/Main AG, mit der Förderung von Projekten im Umland begann. Zu dieser Zeit standen der Jugendsport und einzelne Kulturprojekte im Mittelpunkt; doch bereits Mitte der 80er-Jahre wurde erstmals ein Betrag für die Förderung kleinerer Umweltprojekte außerhalb des Flughafen-Geländes bereitgestellt.

Schon damals war Imagepflege nur die glänzende Seite der Medaille; wichtiger war es, als Unternehmen gezielt dort zu fördern, wo Engpässe in öffentlichen Kassen Finanzierungslücken bei Vereinen, Kulturinitiativen und Hilfsorganisationen hinterlassen hatten.

Das Naturschutzgebiet Mönchbruch bietet auf einer Fläche von 937 Hektar Idylle und Naherholung pur.



Heute bedeutet Corporate Citizenship für die Fraport AG, gemeinsam mit externen Partnern einen nachhaltigen gesellschaftlichen Nutzen zu stiften. Für die Projektarbeit haben wir eindeutige Leitlinien formuliert:

- Fraport engagiert sich mit System und nach klaren, transparenten Regeln.
- Wir realisieren unsere Projekte in enger Partnerschaft mit den Trägern der von uns geförderten Initiativen.
- Unsere Projekte sind im Unternehmen breit verankert und bewirken auch nach innen Zustimmung und Identifikation.

- Leitmotiv unseres Handelns im gesellschaftlichen Kontext ist Nachhaltigkeit: Wir engagieren uns daher in der Regel langfristig und fördern Projekte im Rahmen unserer Möglichkeiten bis zu deren Abschluss.

Wir engagieren uns 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 sogenannten „weichen“ Standortfaktoren werden angesichts eines durch die Globalisierung verschärften Wettbewerbs der Regionen um Unternehmensansiedlungen und Arbeitsplätze immer wichtiger.

Markantes Bauwerk: Die Stangenpyramide aus mehr als 450 verleimten Rundhölzern in der Nähe von Dreieich ist ein unübersehbarer Blickfang des Regionalparks.



Zahlreiche Fraport-Beschäftigte ehrenamtlich aktiv

Darüber hinaus sind wir stolz auf das ehrenamtliche Engagement vieler unserer Beschäftigten. Sie bringen in ihrem privaten Umfeld ihren breiten, teils vom Beruf geprägten Erfahrungsschatz ein, leisten so oft einen bedeutenden gesellschaftlichen Beitrag und können sich durch ihr Engagement auch persönlich weiterentwickeln.

Fraport unterstützt dieses Engagement seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausdrücklich, das gelegentlich weit über die Rhein-Main-Region hinausreicht.

Im Februar 2006 meldeten sich beispielsweise acht Mitarbeiter des Fraport-Winterdienstes freiwillig zum Räumdienst in dem von extrem starken Schneefällen heimgesuchten Landkreis Freyung-Grafenau in Ostbayern. Mit zwei Schneefräsen, einem Radlader, einem Lkw sowie zwei Einsatzleitfahrzeugen unterstützten sie über ein Wochenende einheimische Helfer.



Aktiver Umweltschutz bedeutet für Fraport den Erhalt der natürlichen Biotopie und ihrer Bewohner, aber auch die Schaffung von neuen Lebensräumen durch Renaturierung, Aufforstung und Begrünung.





Regionalpark: Naturschutzgebiet Kühkopf (Ried).

Stiftungen, Förderprogramme und Einzelleistungen

Die Fraport AG hat im Jahr 2006 insgesamt einen Betrag in Höhe von rund 8,4 Millionen Euro (ohne Stiftungen) für ihr gesellschaftliches Engagement bereitgestellt. Die Schwerpunkte unseres Engagements bildeten im Berichtsjahr folgende Aktivitäten:

Der Umweltfonds

Seit Jahrzehnten schon wird Umweltschutz als verbindliches Unternehmensziel auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens beispielhaft praktiziert. Heute gelten unsere Anstrengungen weit über die Luftverkehrsbranche hinaus als vorbildlich und wurden bereits mehrfach mit Auszeichnungen und Preisen honoriert. Mit der freiwilligen Gründung des

und Gemeinden, Naturschutzverbänden, Bildungseinrichtungen und Vereinen wurden mit den bisher verteilten 20,5 Millionen Euro über 440 Einzelprojekte unterstützt.

Naturerlebnis in der Region: der Regionalpark

Einen Förderschwerpunkt bildete dabei der Regionalpark RheinMain. Seit Gründung des Fonds flossen rund 46 Prozent der Mittel in Projekte, die der Region Profil geben. Der Regionalpark leistet einen wichtigen Beitrag für den Erhalt und die Verbindung bereits bestehender Biotope im Rhein-Main-Gebiet. Gleichzeitig dient er der Steigerung des Freizeit- und Erholungswertes und entwickelt sich zunehmend zu einem bedeutenden „weichen“ Standortfaktor. So ist langfristig etwa

Fraport-Umweltfonds Gesamtförderung 1997–2006 20,5 Mio €

	in Mio €
1 Regionalpark	9,5
2 Umweltpädagogik	3,5
3 Ökologische Studien	1,1
4 Natur/Umweltschutz	6,4



Verteilung der Mittel auf die einzelnen Projekte 2006: 9 Mio €

	in Mio €
1 Stiftungen	0,6
2 Umweltfonds	2,0
3 Sponsoring ¹⁾	5,7
4 Spenden	0,7

¹⁾ Sport, Kunst & Kultur, Gesellschaft.



Fraport-Umweltfonds 1997 wurde das Natur- und Umweltschutz-Engagement von Fraport auf die den Flughafen umgebende Region Rhein-Main ausgeweitet. Jährlich stellt die Fraport AG seither rund zwei Millionen Euro bereit, um „grüne Projekte“ mit hohem Nachhaltigkeitwert in der Flughafen-Nachbarschaft zu fördern. In Kooperation mit Städten

ein 450 Kilometer umfassendes Rad- und Wanderwegenetz geplant, von dem bereits heute rund 70 Kilometer erschlossen sind.

Neben dem Regionalpark standen 2006 weitere Initiativen, die den Erhalt und die Förderung der Biodiversität in der Region zum Gegenstand haben, im Mittelpunkt der Förderaktivitäten des Umweltfonds.



Regionalpark: Horlachgraben (Rüsselsheim).



Regionalpark: Rebhang mit Blick auf Rhein (Rheingau).

Der Begriff Biodiversität bezeichnet die Vielfalt der Arten auf der Erde, die Vielfalt innerhalb der Arten (genetische Unterschiede zwischen Individuen und Populationen) sowie die Vielfalt von Ökosystemen.

Biodiversität: Erhalt und Pflege natürlicher Lebensräume

Schwerpunktaktivitäten von Fraport zur Förderung der Biodiversität außerhalb des Flughafen-Geländes widmeten sich im Berichtsjahr dem Erhalt und der Pflege spezifischer Lebensräume. Sie reichten von der Finanzierung wissenschaftlicher Studien, der Pflege und dem Erhalt von Streuobstwiesen im Umland von Frankfurt über die Anlage urwaldähnlicher Waldbereiche in ehemaligen Wirtschaftswäldern bis hin zu Tierschutzmaßnahmen.

Zu letzteren zählt zum Beispiel die finanzielle Förderung einer Untersuchung des Bestands der Äskulapnatter im Naturschutzgebiet Sonnenberg bei Wiesbaden-Frauenstein. Eine Population der ungiftigen Äskulapnattern, die normalerweise südlich der Alpen siedeln, findet hier seit ihrer Einschleppung vermutlich in der Römerzeit mikroklimatische Bedingungen vor, die ein Überleben weit nördlich ihres angestammten Siedlungsraums ermöglichen. Mit der Untersuchung soll die Bestandsentwicklung der hochgradig gefährdeten Art besser abgeschätzt werden können.

Schwerpunkt Umweltpädagogik

Seit Auflegung des Umweltfonds beteiligte sich Fraport finanziell an über 80 Schul- oder Kitaprojekten. Ein wichtiger Schwerpunkt unseres Engagements war hier auch 2006 die Gestaltung naturnaher Außenflächen an Schulen und Kindergärten, denen heute aufgrund vielfältiger motorischer und sensorischer Erfahrungsmöglichkeiten für die Kinder große Bedeutung zugemessen wird. Von unserem Angebot, kostenlose Wald- oder Umweltexkursionen mit der von Fraport eigens zu diesem Zweck angestellten Försterin und Umweltpädagogin zu unternehmen, machten auch 2006 wieder zahlreiche Schulen und Kindergärten regen Gebrauch.

Stiftung ProRegion

Die 1999 von der Fraport-Vorläufergesellschaft Flughafen Frankfurt/Main AG zur Förderung von Ausbildungs- und Beschäftigungsprojekten regionaler Träger gegründete Stiftung ProRegion förderte aus den Erträgen ihres Stiftungskapitals von 6,11 Millionen Euro im Jahre 2006 insgesamt 53 Projekte mit einer Gesamtsumme von 492.000 Euro. 24 dieser Projekte sind mit einer Fördersumme von 245.000 Euro im Jahr 2006 neu hinzugekommen. Im Mittelpunkt steht die Eingliederung junger Menschen in das Arbeitsleben. Die Stiftung fördert Maßnahmen zur Stärkung der Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen – darunter auch junge Menschen ohne Schulabschluss, mit Drogenerfahrungen oder Problemen mit Polizei und Justiz. Zu den im Jahre 2006 von der Stiftung geförderten Projekten gehörte wie bereits in den Jahren zuvor die Pittler Berufsausbildung GmbH in Langen, die aus der Insolvenz eines Maschinenbaubetriebs hervorging und heute jungen Menschen unter vorbildlichen Bedingungen eine technische oder kaufmännische Ausbildung ermöglicht.

Erich-Becker-Stiftung

Diese nach dem langjährigen früheren Vorstandsvorsitzenden der Flughafen Frankfurt/Main AG, Erich Becker, benannte Stiftung der Fraport AG ist der Förderung von Wissenschaft und Forschung verpflichtet. Sie wurde 1986 mit einem Stiftungskapital von drei Millionen Mark (1.533.876 Euro) ins Leben gerufen. 2006 vergab die Stiftung insgesamt 121.240 Euro zur Förderung von 32 Diplomarbeiten, zehn Dissertationen, zwei Habilitationen sowie sechs sonstigen Projekten. Ende 2007 wird der Preis der Erich-Becker-Stiftung für besondere wissenschaftliche Leistungen vergeben, der im Dezember 2005 unter dem Thema „Luftverkehr im Spannungsfeld von Ökonomie und Gesellschaft“ deutschlandweit ausgeschrieben worden war.

Der Regionalpark RheinMain – der „grüne Gürtel“ der Region



Die Region Frankfurt Rhein-Main hat im Gegensatz zu den meisten anderen großen europäischen Ballungsräumen noch viele offene Landschaften, die bis in ihren Kern hineinreichen. Der Regionalpark RheinMain wurde 1994 konzipiert, um diese verbliebenen Freiflächen zwischen Siedlungen und Gewerbestandorten langfristig zu sichern.

Das Projekt verfolgt seitdem zwei miteinander eng verflochtene Zielsetzungen: Erstens geht es darum, das typische Landschaftsbild der Region mit seinen Schönheiten entgegen allen Tendenzen der Zersiedelung und Zerschneidung durch Verkehrsadern langfristig zu erhalten. Daneben sollen als zweites Ziel neue Freizeit-, Erholungs- und Erlebnismöglichkeiten für die Bewohner der Region geschaffen und so die Attraktivität des Wirtschafts- und Wohnstandorts Rhein-Main nachhaltig gesteigert werden.

450 Kilometer Wegenetz geplant

Schritt für Schritt entsteht seit Mitte der 90er-Jahre ein Netz aus landschaftlich reizvollen Wegen und Anlagen, das zu einem attraktiven Gesamtbild zusammengeführt wird. Die Regionalparkrouten durchziehen die regionalen Grünzüge und verbinden sie miteinander. Langfristig geplant ist ein etwa 450 Kilometer langes Wegenetz, das sich von den Naturparks bis zum Hessischen Ried, vom Rheingau bis zur Wetterau und ins Kinzigtal erstrecken soll.

Die planerische Ausweisung der Regionalparkrouten ist der erste Schritt. Nach und nach werden dann die Routen ausgebaut. Im Abstand von einigen hundert Metern entstehen kleinere oder größere Anlagen: Das Spektrum reicht von intensiv gestalteten Gärten bis zu naturnahen Arealen oder Naturschutzgebieten. Der Weg führt auf Stegen durch Feuchtgebiete, durch ökologisch sensible Standorte oder über Streuobstwiesen. Haine, historisch bedeutsame Orte und Kunstwerke laden zum Rasten ein. Aussichtstürme oder „Landmarken“ liefern besondere Perspektiven. In jedem Fall werden die jeweils örtlichen Besonderheiten und die Geschichte der Landschaft aufgenommen.

Über 100 Einzelprojekte für 30 Millionen Euro umgesetzt

Mehr als 70 Kilometer Regionalparkroute und über 100 Einzelprojekte wurden seit 1994 mit einem Aufwand von knapp 30 Millionen Euro umgesetzt. Im Herzen des Regionalparks liegt der „GrünGürtel Frankfurt“ – ein grüner Freiraum rund um den Kern von Frankfurt am Main. Die Stadtverordneten beschlossen 1991, den GrünGürtel als Fläche zu entwickeln und dauerhaft zu schützen. Mit seinen rund 80 Quadratkilometern ist er heute Frankfurts wichtigstes Naherholungsgebiet und sichert den Lebensraum für kommende Generationen. Ein Radweg, der den gesamten GrünGürtel umrundet, war eines der ersten Regionalparkprojekte.

Ein zusammenhängender Regionalparkabschnitt von zirka 27 Kilometern Länge ist im Bereich der Städte Hattersheim, Flörsheim und Hochheim entstanden. Weitere zusammenhängende Abschnitte wurden auch auf der Südseite des Mains zwischen Kelsterbach, Raunheim, Rüsselsheim und Nauheim und weiter bis zur Mainmündung in den Kommunen Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg sowie mit dem Regionalparkabschnitt „Hohe Straße“ im Osten Frankfurts realisiert. Darüber



Mit bisher 9,5 Millionen Euro Fördergeldern ist der Regionalpark das größte von Fraport unterstützte Umweltprojekt.

hinaus sind in und um Frankfurt an vielen Stellen kleinere und größere Regionalparkprojekte umgesetzt worden.

Regionalpark steigert die Attraktivität von Rhein-Main

Zwölf Jahre nachdem er ins Leben gerufen wurde, trägt der Regionalpark heute dazu bei, dem Rhein-Main-Gebiet eine gemeinsame Identität zu geben, seinen Freizeitwert zu erhöhen und seine Attraktivität als Lebens- und Arbeitsraum zu steigern. Damit stärkt dieses langfristige Projekt gerade die sogenannten „weichen“ Standortfaktoren, die bei Neuansiedlungen von Firmen und Privatpersonen eine immer größere Rolle spielen.

Neben öffentlichen Geldgebern trägt die Fraport AG als ein privater Sponsor entscheidend zur Finanzierung des Regionalparks Frankfurt RheinMain bei. Insgesamt hat Fraport bisher Regionalparkprojekte mit Mitteln



aus dem Fraport-Umweltfonds in Höhe von 9,5 Millionen Euro gefördert und damit knapp ein Drittel der insgesamt im Rahmen dieses Projekts eingesetzten Finanzmittel bereitgestellt.



Von links: Dr. Wilhelm Bender, Rolf Gnaul (Landrat des Wetteraukreises und Aufsichtsratsvorsitzender der Regionalpark-Dachgesellschaft), Manuela Rottman (Umweltdezernentin der Stadt Frankfurt), Peter Layer (Stadtrat in Rüsselsheim und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Regionalpark Südwest), Claudia Jäger (Erste Kreisbeigeordnete des Kreises Offenbach).

Kultur-Förderung

Kunst und Kultur im Rhein-Main-Gebiet unterstützte die Fraport AG im Jahr 2006 mit insgesamt über 330.000 Euro. Die internationale Anziehungskraft eines Wirtschaftsstandorts wird maßgeblich auch vom Kultur-Angebot geprägt. Mit unserem Kultur-Sponsoring wollen wir einen Beitrag dazu leisten, die Attraktivität unserer Heimatregion im internationalen Wettbewerb um Unternehmensansiedlungen und hoch qualifizierte Fachkräfte nachhaltig zu steigern.

Förderschwerpunkte des Fraport-Kultur-Sponsorings waren 2006 die SCHIRN Kunsthalle Frankfurt, die Kronberg Academy, deren Kammermusikprojekt wir bereits zum vierten Mal unterstützten, die Weilburger Schloss-

konzerte, der Frankfurter Palmengarten, das Naturkundemuseum Senckenberg in Frankfurt und das deutsche Jazzfestival, das 2006 unter dem Motto „Blues & Beyond“ in Frankfurt stattfand.

Regionale Förderung

Im Rahmen der regionalen Förderung werden Gelder für Vereine, kommunale und soziale Projekte als Spenden vergeben. Im Jahr 2006 hat Fraport 337 soziale Maßnahmen im Nachbarschaftsrahmen mit 700.000 Euro gefördert. Finanzielle Unterstützung ging beispielsweise an Einrichtungen für Behinderte, für krebskranke Kinder, an die Deutsche Knochen-spenderdatei, das Deutsche Rote Kreuz, den Malteser Hilfsdienst, die Aids-Hilfe und -Aufklä-

Die Künstlerin Olga Schulz setzt der „Grünen Soße“ ein Denkmal: Sieben Gewächshäuser stehen für die sieben Kräuter des Frankfurter Gerichts.



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

rung usw. Zusätzlich wurden im Rahmen der Weihnachtsaktion von Fraport wieder 70.000 Euro für karitative Zwecke gespendet.

Ein bedeutender Schwerpunkt der regionalen Förderung lag 2006 mit über 5,3 Millionen Euro im Sport-Sponsoring auf der Unterstützung von Amateursportvereinen, insbesondere im Jugendbereich. Die gesellschaftliche Leistung, die diese meist kleinen Vereine erbringen, kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Sie bilden nicht nur junge Talente heran, sondern gewähren vielen Kindern und Jugendlichen auch soziale Hilfe und bieten ihnen attraktive Möglichkeiten zur sozialen Integration. Über eine Bereitstellung von Trikots und Trainingsanzügen durch Fraport freuten sich

2006 insgesamt 160 Mannschaften – von Jung bis Alt und in den verschiedensten Sportarten.

Ziele 2007

Die Fraport AG wird im Geschäftsjahr 2007 ihr gesellschaftliches Engagement im Rahmen des bewährten Ansatzes fortführen. Bei der Vergabe von Mitteln aus dem Umweltfonds werden wir neben der Unterstützung bereits laufender Projekte weitere thematische Schwerpunkte im Bereich der Pädagogik setzen. So planen wir die Umsetzung neuer pädagogischer Angebote für Kindergärten und Schulen in der Region Rhein-Main, die unsere bereits laufenden Aktivitäten, etwa im Bereich der Umweltpädagogik, ergänzen und ausbauen.



Ein Schwerpunkt der kulturellen Förderung liegt auf der finanziellen Unterstützung von Kunst- und Sportprojekten in der Region. Darüber hinaus sind neue pädagogische Maßnahmen geplant.



Glossar

ACI → Der Airports Council International (Weltflughafen-Verband) ist die internationale Vereinigung der Flughafen-Betreiber mit Sitz in Genf und wurde 1991 gegründet. Mitglied des ACI sind weltweit mehr als 1.530 Flughäfen in fast allen Ländern. Der ACI Europe repräsentiert davon 400 Flughäfen.

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

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 guter „Bürger“ gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen.

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

EBIT → Ergebnis vor Zinsen und Steuern (engl.: Earnings Before Interests and Taxes).

EBITDA → Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (engl.: Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation).

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 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.

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 → Deutschlands größter Flughafen-Konzern.

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 zu einem Verkehrssystem.

ISO 14001 → ISO 14001 ist ein Umweltmanagementsystem, mit dem der Umweltschutz systematisch im Management verankert wird. Durch die internationale Normenserie ISO 14001 werden die Betriebe konkret und systematisch beim Aufbau des Umweltmanagementsystems nach weltweit gültigem Standard unterstützt.

Luftverkehrsdrehkreuz/Luftverkehrsdrehscheibe → Synonymie für Hub.

Nachhaltigkeit → Der Begriff der Nachhaltigkeit gilt seit dem sogenannten Brundtland-Report von 1987 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. Der Begriff kommt ursprünglich aus der Holzwirtschaft und ist dort bereits zirka 200 Jahre lang bekannt („nachhaltige Holzwirtschaft“).

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

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

Index nach GRI (Global Reporting Initiative)

Dieser auf die für Fraport wesentlichen Inhalte verdichtete Index zeigt, wo im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht 2006 der Fraport AG Informationen zu Kern- und Zusatzindikatoren der Sustainability Reporting Guidelines (Version G3) der Global Reporting Initiative (GRI) zu finden sind.

GRI	BERICHTSELEMENT (KERNINDIKATOREN)	SEITE
1.	Strategie und Analyse	
1.1	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	1
1.2	Beschreibung der wichtigsten Auswirkungen, Risiken und Chancen	19–30, GB
2.	Profil	
2.1 – 2.10	Organisationsprofil	Umschlag, 1–3, 7–18, 22, 23, 32, 33, 54
3.	Berichtsparameter	
3.1 – 3.4	Berichtsprofil	Umschlag, 6
3.5 – 3.11	Berichtsumfang und -grenzen	6
3.12	GRI Content-Index	72
3.13	Bestätigung	n. b.
4.	Governance, Verpflichtungen und Engagement	
4.1 – 4.10	Corporate Governance	24, 25, GB
4.11 – 4.13	Verpflichtungen gegenüber externen Initiativen	1, 24–30, 32, 33
4.14 – 4.17	Einbeziehung von Stakeholdern	8, 9, 24, 25, 45–58, 59–65, 68, 69, GB
5.	Managementansatz und Leistungsindikatoren	
	Ökonomische Leistungsindikatoren	
EC 1 – EC 4	Wirtschaftliche Leistung	Umschlag, 7–18, 64–69, GB
EC 5 – EC 7	Marktpräsenz	n. b.
EC 8, EC 9	Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen	5, 59–69
	Ökologische Leistungsindikatoren	
EN 1, EN 2	Materialien	Umschlag, 44, VUE
EN 3 – EN 7	Energie	Umschlag, 42, 43, VUE
EN 8 – EN 10	Wasser	Umschlag, 41, 43, 44, VUE
EN 11 – EN 15	Biodiversität	36–38, 64, 65
EN 16 – EN 25	Emissionen, Abwasser und Abfall	Umschlag, 34, 35, 40, 43, 44, VUE
EN 26, EN 27	Produkte und Dienstleistungen	31–44, VUE
EN 28	Einhaltung von Rechtsvorschriften	n. b.
	Gesellschaftliche Leistungsindikatoren	
LA 1 – LA 3	Beschäftigung	Umschlag, 50, 51, 54, PSB
LA 4, LA 5	Arbeitnehmer-/Arbeitgeber-Verhältnis	PSB
LA 6 – LA 9	Arbeitsschutz	Umschlag, 58, PSB
LA 10 – LA 12	Aus- und Weiterbildung	54–56, PSB
LA 13, LA 14	Vielfalt und Chancengleichheit	53–55, PSB
HR 1 – HR 9	Menschenrechte	n. b.
SO 1 – SO 8	Gesellschaftliche/soziale Leistungsindikatoren	24, 25
PR 1 – PR 9	Produktverantwortung	26–30, 44

n. b. = nicht berichtet, GB = Geschäftsbericht 2006; VUE = Verkürzte Umwelterklärung 2006; PSB = Personal- und Sozialbericht 2006

Fraport im Internet:

www.fraport.de

www.ausbau.fraport.de

www.airportcity-frankfurt.de (unter anderem CargoCity)

www.fraport-galaxy.de (Konzern-Töchter und Beteiligungen)

www.fraport-groundservices.com

www.aktivfuerti-region.de

Impressum

Herausgeber:

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

Konzept und Text:

Fraport AG, Public Affairs (UKM-PA)
Redaktionsleitung: Toni Sauer
Charles Barker Corporate Communications GmbH,
Frankfurt am Main

Redaktionelle Mitarbeit:

FBA-RU, PSL-MI, UKM-IK, UKM-PS,
VAU, VFI, VVR

Gestaltung:

Bert Klemp Corporate Design,
Frankfurt am Main

Fotografie:

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

Herstellung:

Ludwig Reiß, Joachim Grün (UKM-IK)

Prepress:

Braun & Sohn, Maintal

Druck:

DieAgentur für Druck, Neustadt/Weinstraße

Printed in Germany

Diese Broschüre ist auf zertifiziertem Papier, dessen Zellstoff aus nachhaltiger ökologischer Waldbewirtschaftung stammt und das 50 Prozent Altpapier enthält, gedruckt.

