

Nachhaltig verbinden

Bericht 2011



Inhalt

- 2 **Vorwort**

- 4 **Strategie und Stakeholder-Engagement**

- 9 **Verantwortungsvoll handeln**
- 10 Für unsere Kunden
- 14 Für unsere Beschäftigten
- 22 Für unsere Umwelt
- 30 Für die Gesellschaft
- 36 Für unsere Eigentümer

- 38 **Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance**

- I-XII **Nachhaltigkeitsprogramm**

- 41 **Anhang**
- 41 Grundlagen der Berichterstattung
- 42 Inhaltsübersicht nach GRI und UN Global Compact-Prinzipien
- 48 Glossar
- 49 Impressum

Der Nachhaltigkeitsbericht ist online unter www.nachhaltigkeitsbericht.fraport.de verfügbar. Die Online-Version umfasst alle Inhalte des vorliegenden Berichts sowie weiterführende und vertiefende Informationen. Darauf verweisen wir an den entsprechenden Textstellen mit nummerierten Quicklinks 1 2 3. Eine Übersicht finden Sie in der Quicklinkliste auf der oben genannten Startseite. Ein Klick auf den entsprechenden Link führt Sie direkt zur gewünschten Information.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht bei Personenbezeichnungen die grammatisch weibliche Form nicht erwähnt. Die gewählte Form bezeichnet stets Männer und Frauen gemeinsam.



Dominic Jennewein,
Brandmeister in Weiterbildung,
Flug- und Terminalmanagement,
Unternehmenssicherheit, Fraport AG



*Stefan Grimm,
Brandmeister, Flug- und
Terminalmanagement,
Unternehmenssicherheit,
Fraport AG*

*Rolf Hornung,
Oberbrandmeister, Flug- und
Terminalmanagement,
Unternehmenssicherheit,
Fraport AG*

*Roman Sommer,
Brandmeisteranwärter, Flug-
und Terminalmanagement,
Unternehmenssicherheit,
Fraport AG*

Nachhaltigkeit braucht Veränderung

75 Jahre Flughafen Frankfurt – das ist für Fraport Anlass für Rück- und Ausblick. Seit drei Generationen verbindet der größte Flughafen Deutschlands weit entfernte Städte und Menschen miteinander, er verbindet Handelsplätze und Märkte. Als nachhaltig orientiertes Unternehmen wollen wir aber auch so gegensätzliche Ziele wie individuelle Mobilität und globalen Umweltschutz miteinander verbinden. Oder Verantwortung für unsere Beschäftigten und für die Anwohner der Region. Jede Zeit fordert dazu ihre Maßnahmen, die Anforderungen unterliegen stetigem Wandel. Indem wir uns den Anforderungen stellen, verändern wir uns selbst, Schritt für Schritt.

Profil

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

Aviation

Das Segment Aviation umfasst die Geschäftsaktivitäten Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luft-sicherheit am Standort Frankfurt. Außerdem ist ihm der Flughafen-Ausbau zuzuordnen. Am Konzern-EBITDA hat das Segment mit 187,8 Mio Euro einen Anteil von 23,4 %.

Retail & Real Estate

Im Segment Retail & Real Estate sind sämtliche Aktivitäten und Kompetenzen der Fraport AG gebündelt, die der kommerziellen Entwicklung und Vermarktung von nicht für den Flugbetrieb genutzten Flächen am Flughafen Frankfurt dienen. Das EBITDA betrug 2011 305,3 Mio Euro. Als margen- und ergebnisstärkstes Segment hatte es 38,1 % Anteil am Konzern-EBITDA.

Ground Handling

Die Services rund um den Passagier, das Gepäck und die Fracht in Frankfurt sind das Geschäft des Segments Ground Handling. Aufgrund ihrer Personalintensität sind die im internationalen Wettbewerb stehenden Boden-verkehrs-dienste margenschwach, aber die hohe Qualität der Dienstleistungen aus einer Hand ist ein großer Wettbewerbsvorteil im Hinblick auf die Drehkreuzqualität des Flughafens. Das EBITDA betrug 54,5 Mio Euro, das entspricht einem Anteil am Konzern-EBITDA von 6,8 %.

External Activities & Services

Das Segment External Activities & Services verantwortet das Zentrale Infrastrukturmanagement sowie die IT- und Facilitymanagement-Leistungen am Standort Frankfurt. Außerdem bündelt es alle Fraport-Aktivitäten außerhalb Frankfurts. Die weltweite Vermarktung des Airport-Know-hows und der Betrieb von 13 Konzern-Flughäfen sind inzwischen ein wesentlicher Umsatz- und Ergebnisfaktor geworden. Das Segment-EBITDA erreichte 254,7 Mio Euro, das sind 31,7 % des entsprechenden Konzern-Werts.

- 1 Produkte & Services
- 2 Fraport Worldwide

Fraport-Zahlen	Beschäftigte (Jahresdurchschnitt, Personen/2011 Anteil in %)	
	2010	2011
Fraport-Konzern	19.792	20.595
Aviation	6.074	6.088 29,6 %
Retail & Real Estate	606	596 2,9 %
Ground Handling	8.564	8.899 43,2 %
External Activities & Services	4.548	5.012 24,3 %

Mehrheitsbeteiligungen an Flughäfen

Frankfurt*, Deutschland

Mit rund 56 Mio Passagieren zählte der Flughafen Frankfurt auch im vergangenen Jahr zu den Top-Ten-Flughäfen der Welt. Im europäischen Vergleich belegte er im Jahr 2011 nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle Platz drei. Der Flughafen Frankfurt gehört auch hinsichtlich der beförderten Cargo-Menge zu den weltweit größten Drehkreuzen und rangiert unter den Top Ten.

Anzahl der Mitarbeiter**
18.124

Passagiere (Personen)
56.443.657

Fracht (Tonnen)
2.251.618



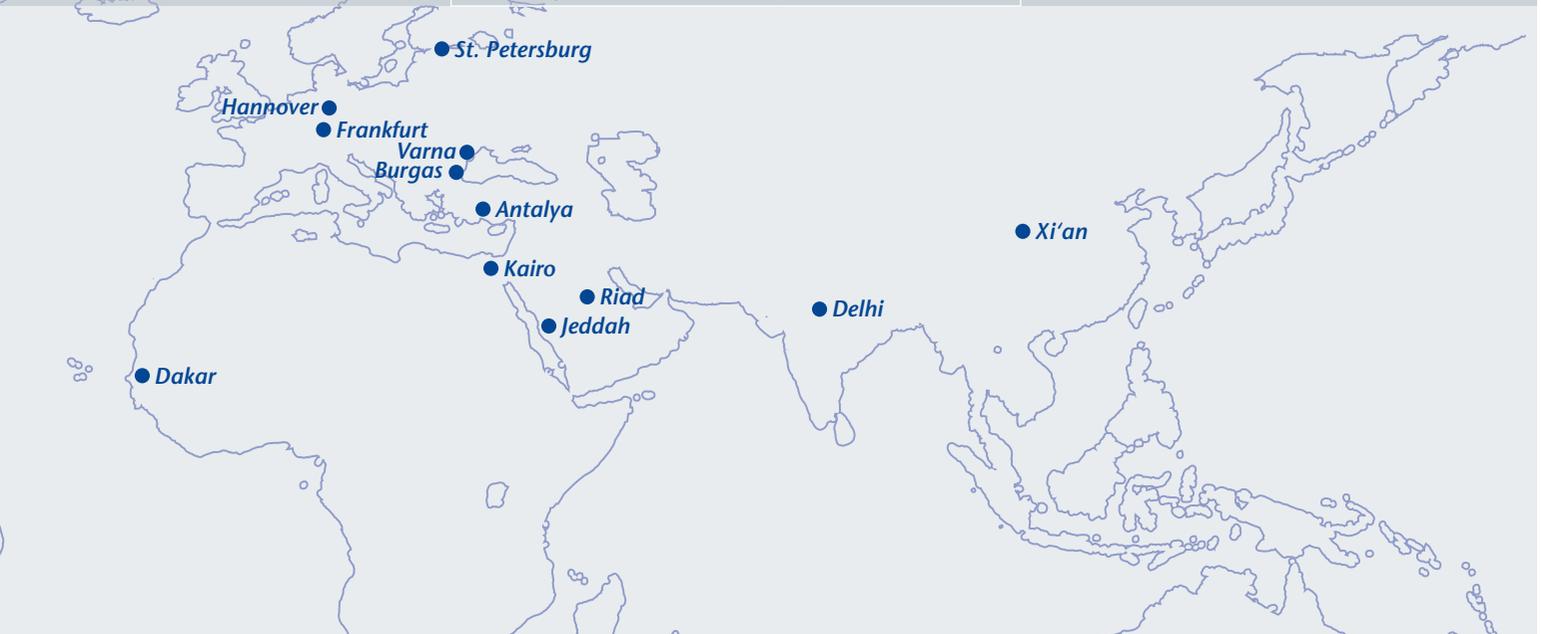
Weitere Engagements an Flughäfen

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

*Mitarbeiter Konzern in Frankfurt **im Jahresdurchschnitt nach IFRS

Umsatz (Mio €/2011 Anteil in %)		EBITDA (Mio €/2011 Anteil in %)	
2010	2011	2010	2011
2.194,6	2.371,2	710,6	802,3
693,9	774,9	131,6	187,8
403,1	444,7	294,7	305,3
658,6	655,5	44,1	54,5
439,0	496,1	240,2	254,7

<i>Lima, Peru</i>	<i>Varna, Bulgarien</i>	<i>Burgas, Bulgarien</i>	<i>Antalya, Türkei</i>
Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung	Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung	Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung	Art der Beteiligung Mehrheitsbeteiligung
Anteile an der Gesellschaft 70,01 %	Anteile an der Gesellschaft 60 %	Anteile an der Gesellschaft 60 %	Anteile an der Gesellschaft 50 %
Anzahl der Mitarbeiter** 503	Anzahl der Mitarbeiter** 1.084	Anzahl der Mitarbeiter** 1.084	Anzahl der Mitarbeiter** 211
Passagiere (Personen) 11.795.862	Passagiere (Personen) 1.181.832	Passagiere (Personen) 2.253.320	Passagiere (Personen) 24.964.219
Fracht (Tonnen) 286.641	Fracht (Tonnen) 41	Fracht (Tonnen) 5.991	Fracht (Tonnen) -



<i>Hannover, Deutschland</i>	<i>Kairo, Ägypten</i>	<i>St. Petersburg, Russland</i>	<i>Jeddah, Saudi-Arabien</i>	<i>Riad, Saudi-Arabien</i>	<i>Delhi, Indien</i>	<i>Xi'an, China</i>
Beteiligung	Managementvertrag	Beteiligung	Managementvertrag	Managementvertrag	Beteiligung	Beteiligung
30 %	-	35,5 %	-	-	10 %	24,5 %
659	3	3.658	23	23	1.326	2.215
5.341.017	13.021.395	9.610.767	-	-	35.063.961	21.163.130
16.956	281.253	-	-	-	596.239	172.568

Vorwort



von links:
Herbert Mai

Vorstand Arbeitsdirektor

Dr. Stefan Schulte

Vorstandsvorsitzender

Peter Schmitz

Vorstand Operations

Dr. Matthias Zieschang

Vorstand Controlling und Finanzen

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2011 markiert für Fraport mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn an unserem Hauptstandort Frankfurt einen wichtigen Meilenstein Richtung Zukunft. Gleichzeitig haben wir in diesem Jahr einen Blick zurück geworfen auf das 75-jährige Bestehen dieses Weltflughafens und auch hierbei einen Fokus auf die nachhaltige Entwicklung unseres Unternehmens gelegt. Unsere Grundüberzeugung passt mehr denn je: Bewährtes führen wir fort, aber überall dort, wo sich für die weitere Entwicklung Verbesserungen erzielen lassen, setzen wir auf Innovation und Veränderung.

Mit dem Ausbau der Kapazitäten werden wir der Bedeutung des Flughafens Frankfurt als Wirtschaftsfaktor gerecht. Die Prosperität, aber auch Wissenschaft, Kunst und Kultur der Rhein-Main-Region, des Landes Hessen und der Bundesrepublik profitieren in hohem Maße von der Stärke der internationalen Luftverkehrsdrehkreise Frankfurt. Für viele Menschen ist dies positiv spürbar, für viele sogar im Wortsinne lebenswichtig: Der Flughafen Frankfurt ist mit rund 76.000¹ Beschäftigten die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Im Jahr 2011 bot allein Fraport an diesem Standort 645 neue Arbeitsplätze und bei den rund 500 Unternehmen, die am Flughafen angesiedelt sind,

¹Inklusive 4.800 Beschäftigte in The Squire, Gateway Gardens und Mönchhof-Gelände.

finden ebenfalls viele Menschen einen neuen Arbeitsplatz. Hinzu kommen die positiven Beschäftigungseffekte in der Region. Dementsprechend schätzt eine Mehrheit der in Hessen jüngst Befragten den Flughafen Frankfurt als „sehr wichtig“ für Arbeitsmarkt und Wirtschaft ein.

Dem steht die Betroffenheit derjenigen gegenüber, die seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011 neu oder stärker als bisher durch Fluglärm belastet sind. Wir nehmen die Sorgen und Klagen von Anwohnern sehr ernst und haben Verständnis, wenn sie ihren Unmut zeigen. Und wir handeln. Maßnahmen des passiven Schallschutzes werden vorgezogen. Mit dem Casa-Programm bieten wir Wohneigentümern in den Gebieten, die seit der Eröffnung der Landebahn sehr niedrig überflogen werden, die Möglichkeit, ihr Wohnobjekt an uns zu veräußern. Im Bereich des aktiven Schallschutzes arbeiten wir mit Hochdruck gemeinsam mit Flugsicherung, Fluggesellschaften und Landesregierung wie auch mit dem Forum Flughafen und Region an weiteren Maßnahmen für Lärmentlastung. Das Ziel ist klar: Was immer unter den Rahmenbedingungen des Flughafen-Betriebs möglich ist, um die Belastung der Bürger zu reduzieren, wird umgesetzt.

Den Ausbau des Flughafens Frankfurt begleiten wir mit dem Anspruch, die hohen Umweltstandards beizubehalten. Nach den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, in die wir rund 160 Mio Euro investiert haben, geht es nun vorrangig um die Realisierung unseres Ziels, die CO₂-Emissionen durch den Flughafen-Betrieb im Jahr 2020 trotz des Verkehrswachstums auf dem Niveau des Jahres 2005 zu halten. Dass wir auf diesem Weg Erfolge erzielen, belegt das anspruchsvolle Level 3 der Airport Carbon Accreditation, das uns Anfang 2012 zuerkannt wurde. Darüber hinaus haben wir 2011 beschlossen, ein systematisches CO₂-Controlling einzuführen. Die Grundlagenarbeit ist getan. Im weiteren Verlauf des Jahres 2012 wird das Konzept verfeinert und umgesetzt.

Einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion unserer CO₂-Emissionen leisten energieoptimierte Bauten und Anlagen. Zu den Gesprächen „am runden Tisch“, die dazu dienen, das geplante Terminal 3 so energieeffizient wie möglich zu gestalten, sind auch externe Kritiker und Experten eingeladen.

Darüber hinaus setzen wir die systematische Umstellung unserer Fahrzeugflotte auf elektroangetriebene Nutz- und Personenfahrzeuge fort.

Auch unsere Auslandsgesellschaften erzielen im Umweltbereich weitere Fortschritte. Unserem Flughafen in Antalya wurde 2011 das Level 2 der Airport Carbon Accreditation zuerkannt. Die Terminals sparen Energie und das moderne Blockheizkraftwerk arbeitet im Vergleich zu herkömmlichen Kraftwerken mit deutlich höherem Wirkungsgrad und signifikant niedrigeren CO₂-Emissionen.

Die erweiterte Infrastruktur in Frankfurt soll sich für unsere Kunden in möglichst jeder Hinsicht positiv auswirken. Mit Blick auf unsere Hauptkunden, die Fluggesellschaften, haben wir dazu im Rahmen des Projekts „Operational Excellence“ viele Anstrengungen unternommen, um unsere betriebliche Effizienz auch bei künftig wachsendem Verkehrsaufkommen beizubehalten. Das Projekt „Great to have you here!“ nimmt die Erwartungen der Flugreisenden in den Blick und entwickelt die Ausstattung unserer Terminals und die Prozesse rund um den Flugverkehr weiter.

Unser „Service aus einer Hand“ spielt dabei eine wichtige Rolle. Deshalb und auch zur Sicherung von Arbeitsplätzen bleiben wir bei unserem klaren Nein zu den Plänen der EU-Kommission, die Bodenverkehrsdienste, integraler Bestandteil der Beförderungskette am Flughafen, rechtlich von der Muttergesellschaft zu trennen.

Unsere vielfältigen Ziele haben wir 2011 in einem erweiterten Nachhaltigkeitsprogramm zusammengefasst, das nun für alle 17 Handlungsfelder der Fraport-Wesentlichkeitsmatrix ausformuliert ist. Parallel dazu haben wir auch die Integration unserer Governance- sowie Risiko- und Compliance-Management-Systeme vorangetrieben. Sie stellen sicher, dass die Fraport AG nationalen und internationalen Standards für gute Governance genügt, und sie werden sukzessive auch bei den Tochtergesellschaften eingeführt. Darüber hinaus unterstützen sie die Einhaltung unserer Selbstverpflichtungen, insbesondere das Bekenntnis zu den Prinzipien des UN Global Compact.

Unsere ehrgeizigen Programme und Ziele lassen sich nur realisieren, wenn unsere Mitarbeiter in

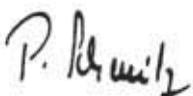
uns einen attraktiven Arbeitgeber sehen, für den sie sich gerne einsetzen. Über regelmäßige Befragungen zur Mitarbeiterzufriedenheit identifizieren wir Bereiche und Themenfelder, in denen wir handeln müssen. Angesichts unseres anhaltenden Personalbedarfs und der demografischen Entwicklung haben wir 2011 zusätzlich eine Altersstrukturanalyse durchgeführt, deren Ergebnisse in die Personalentwicklung einfließen. Konkrete Ziele, die wir aus den Erkenntnissen abgeleitet haben, sind unter anderem Maßnahmen zur alters- und altersgerechten Arbeitsgestaltung, zu Lebenszyklus-orientiertem Lernen, zur Erhöhung des Frauenanteils in Managementpositionen und zur Förderung von Mitarbeitern mit Migrationshintergrund.

Wir sind uns bewusst, dass unser Streben nach Veränderung und Verbesserung eine kontinuierliche Aufgabe ist. Um langfristig im Wettbewerb bleiben und den Dialog mit unseren Stakeholdern pflegen. Wir tun dies bereits seit Langem, haben 2011 aber auch neue Formen des Austauschs erprobt. Das 75-jährige Jubiläum aufgreifend haben wir unter dem Motto „3 x 25“ mit jungen Fraport-Mitarbeitern über das Thema „Nachhaltigkeit“ und unsere Zukunftsfähigkeit diskutiert. Auch diese Publikation spiegelt Ansichten von Mitarbeitern wider – nun über alle Altersgruppen hinweg bis hin zu einigen unserer Pensionäre.

75 Jahre Flughafen Frankfurt sind uns eine Verpflichtung. Wir setzen alles daran, für die nächste Generation die Weichen so zu stellen, dass wir sowohl mit unserem Hub in Frankfurt als auch mit unseren Beteiligungen im Ausland beispielhaft für unsere Branche bleiben. Ihnen wünschen wir mit diesem Bericht eine informative und interessante Lektüre und wir freuen uns auf Ihre Reaktionen.



Dr. Stefan Schulte



Peter Schmitz



Herbert Mai



Dr. Matthias Zieschang

Strategie und Stakeholder-Engagement

Langfristig scheint der Aufwärtstrend im Luftverkehrsaufkommen ungebrochen – zu diesem Ergebnis kommt beispielsweise der „Global Traffic Forecast 2010 – 2029“ des Airports Council International (ACI). Die jährlichen Zuwachsraten werden weltweit auf 4,1 % bei Passagieren und 4,8 % bei der Luftfracht geschätzt. Vor diesem Hintergrund bleiben die Sicherheit im Luftverkehr, der Lärm- und der Klimaschutz zentrale Herausforderungen für unsere Industrie. In Bezug auf den Lärm- und den Klimaschutz mag der Einfluss von Fraport als Flughafen-Betreiber begrenzt sein, dennoch sehen wir uns als Teil der Luftverkehrsindustrie in der Verantwortung, bei den Aktivitäten in unserem direkten Einflussbereich mit gutem Beispiel voran zu gehen. Zudem wollen wir unsere führende Position unter den Flughäfen nutzen, um zu einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung der Branche beizutragen.

Nachdem Nachhaltigkeit mit der Agenda 2015 bereits als einer der wesentlichen Unternehmensgrundsätze verankert wurde, haben wir unsere Ziele sowie die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen 2010 erstmals in einem Nachhaltig-

keitsprogramm zusammengefasst. Unsere **strategische Ausrichtung** wurde in einem interaktiven Prozess unter Einbezug wichtiger Anspruchsgruppen entwickelt. Interne und externe Experten prüften und gewichteten Themen, die aus den Richtlinien zum Nachhaltigkeits-Reporting der Global Reporting Initiative (GRI) und in Stakeholder-Dialogen identifiziert wurden. Das Ergebnis ist eine Wesentlichkeitsmatrix mit 17 Handlungsfeldern, die zeigt, dass Fraport soziale, ökologische und ökonomische Dimensionen der Unternehmensführung gleichermaßen in den Blick nimmt. Jedes der Themen wird durch seine Position innerhalb der beiden Dimensionen „Relevanz für Fraport“ und „Relevanz für Stakeholder“ beschrieben. Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass sich die Relevanz von Themen im Zeitverlauf ändern kann, wurde zu jedem Thema eine zusätzliche Einschätzung des Bedeutungstrends vorgenommen.

- 3 Strategie und Ziele Fraport AG
- 4 Global Reporting Initiative

Während diese Matrix weiterhin Bestand hat, haben wir das 2010 erstellte Programm ergänzt. Dieses bezog sich nur auf die Handlungsfelder der allerhöchsten Priorität: Sicherheit im Luftverkehr, Schallschutz, Klimaschutz, Kundenzufriedenheit, Attraktivität als Arbeitgeber und Wirtschaftlichkeit der Investitionen. Im Verlauf des Jahres 2011 wurden Ziele und Maßnahmen für alle weiteren Handlungsfelder formuliert. Hierzu gehören unter anderem Luftqualität, Natur- und Ressourcenschutz sowie Beschäftigungserhalt und -ausbau, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Die Ziele und Maßnahmen hat das Sustainability Board der Fraport AG Ende 2011 verabschiedet. Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich auf den Seiten I bis XII dieses Berichts.

Es ist ein strategisches Ziel von Fraport, langfristig Wert zu schaffen. In diesem Zusammenhang leistet die Wesentlichkeitsmatrix einen Beitrag, um zukünftige **Chancen und Risiken** für das Unternehmen zu beurteilen und kontrolliert damit umzugehen.

Nachhaltigkeitsprogramm

Im Nachhaltigkeitsprogramm wird neben den Zielterminen für die festgelegten Maßnahmen auch der aktuelle Status aufgeführt. Dies dient dem Sustainability Board zur Kontrolle und Steuerung. Das Nachhaltigkeitsprogramm ist öffentlich zugänglich und wird in diesem Bericht und im Internet publiziert (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, S. I-XII). Besonders bedeutsame Maßnahmen zu den Zielen wie Schallschutz, CO₂-Reduktion oder Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit werden in den einzelnen Kapiteln dieses Berichts dargestellt.



Prognostizierte Zuwachsraten des weltweiten Luftverkehrs 2010 – 2029 pro Jahr

4,1 %

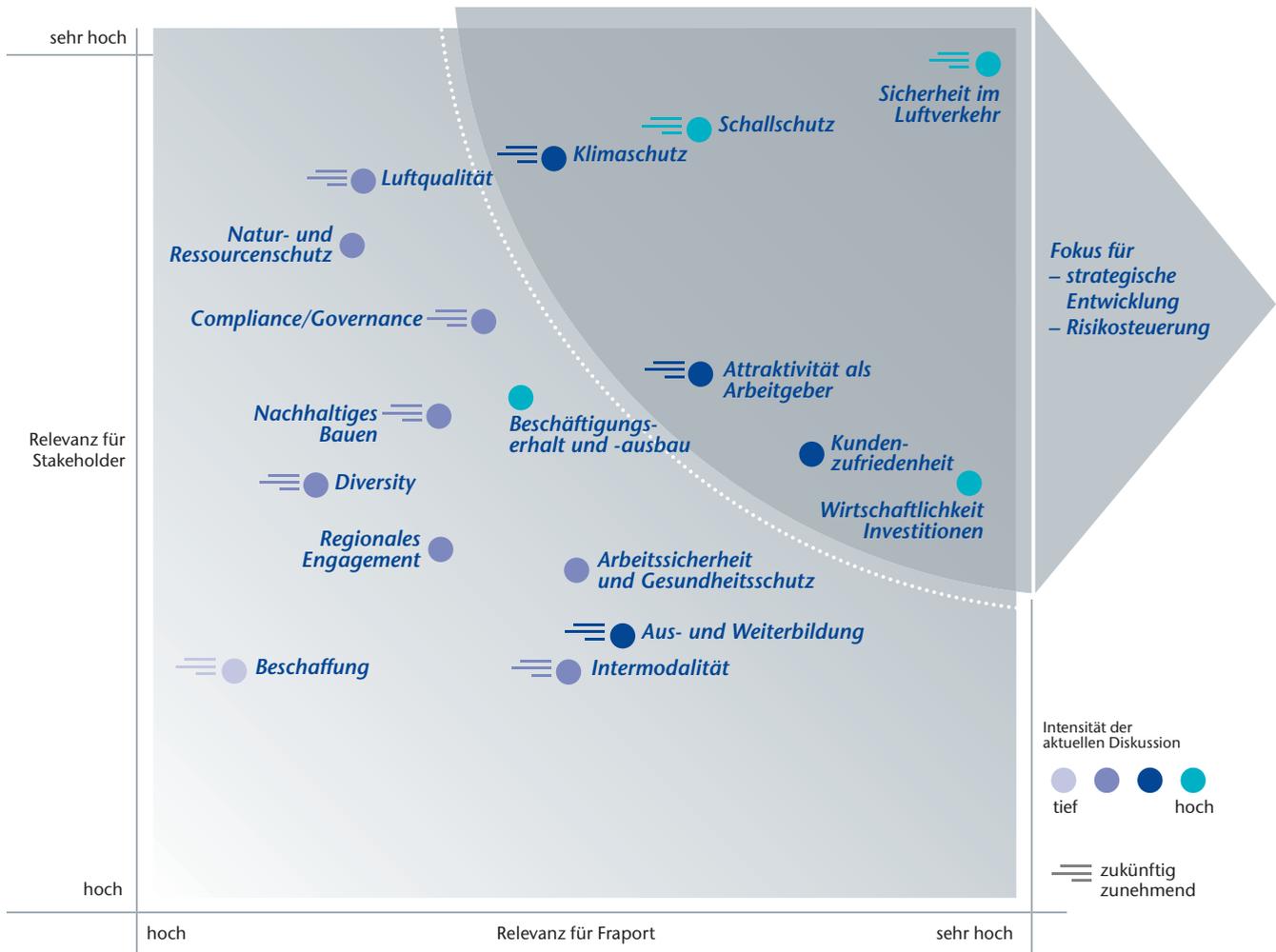
Passagiere

4,8 %

Luftfracht

nach Schätzung des Airports Council International (ACI)

Wesentlichkeitsmatrix



Die **Chancen** für Fraport liegen im zunehmenden Luftverkehr, insbesondere im Langstreckenbereich, der durch eine positive wirtschaftliche Entwicklung, speziell die Dynamik großer Schwellenländer wie Brasilien, Russland, Indien und China, und die zunehmende Globalisierung geprägt wird. Dies gilt ganz allgemein für die Flughafen-Branche, für den Fraport-Konzern aber im Besonderen. Dank der Diversität seines Geschäfts und seiner Standorte sowie der Stärke des Flughafens Frankfurt dürfte er von dieser Entwicklung profitieren.

Dem könnten Risiken aus zusätzlichen Regulierungen gegenüberstehen, die politische Akteure vor dem Hintergrund der Lärmbelastung und des Klimawandels initiieren. Hieraus könnten sich wirtschaftliche Belastungen und Wettbewerbsverzerrungen ergeben. Zudem könnten die Anforderungen an die Energieeffizienz eines Flughafen-Betriebs zunehmen.

Der Flughafen Frankfurt ist in dieser Hinsicht jedoch schon heute gut aufgestellt: Zum einen werden ab Frankfurt viele Langstrecken geflogen, der Anteil an Passagieren auf interkontinentalen Flügen liegt bei rund 40 %. Auf diesen Strecken, für die es keine alternativen Transportmittel gibt, werden überwiegend große Flugzeuge eingesetzt. Sie sind durch moderne Triebwerke deutlich leiser und zusammen mit der größeren Transportkapazität und Auslastung besonders energieeffizient. Weiterhin transportieren diese Flugzeuge rund 50 % der ab Frankfurt geflogenen Fracht (sogenannte Beilade- oder Bellyfracht), was ihre Effizienz als Transportmittel nochmals steigert.

Die Belastung durch Fluglärm nehmen wir ernst und entwickeln, zum Teil gemeinsam mit Akteuren aus Politik und Luftverkehr, Maßnahmen, die zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, S. 31 ff). Mit

Stakeholder-Dialog

114 Foren

2011 organisierte Fraport mehr Foren mit internen und externen Stakeholdern für den Meinungsaustausch als in den Vorjahren (+18).



Stakeholder-Dialog

Nachhaltigkeit? Wir haben gefragt: Aktion „3 x 25“

Unter diesem Motto diskutierten junge Mitarbeiter ihre Ansichten zu „Nachhaltigkeit“ im Allgemeinen und der Zukunftsfähigkeit unseres 75-jährigen Unternehmens im Besonderen. Diskussionspartner waren der Generalsekretär des Rats für Nachhaltige Entwicklung, Mitglieder des Vorstands und des Sustainability Boards. Im Mittelpunkt des Austauschs standen Themen wie Aus- und Weiterbildung, Führungskräfteentwicklung, Sicherheit der Arbeitsplätze und gesellschaftliches Engagement. Eingebracht wurden auch konkrete Vorschläge für mehr Effizienz und Ressourcenschonung im operativen Betrieb. Die Veranstaltung war ein erster Schritt, der Dialog mit den Beschäftigten soll fortgeführt und ausgeweitet werden.

einem differenzierten Informationsangebot öffnen wir uns der Diskussion. Neu in diesem Zusammenhang ist das zu diesem Zweck eingerichtete Internetportal, www.flughafenundregion.de, das im Februar 2012 online ging und das bereits vorhandene Angebot, unter anderem das Fraport-Lärmmonitoring, ergänzt. Der Flughafen-Ausbau wird seit Jahren von einem Dialog mit den unterschiedlichen Interessengruppen begleitet. Das „Forum Flughafen und Region“ trägt mit seinen Gremien und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus maßgeblich zur konstruktiven Auseinandersetzung mit den Belastungen durch den Ausbau bei. Auch nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn dienen diese Institutionen als Plattformen für den Dialog und die Entwicklung von Lösungsansätzen.

5 Forum Flughafen und Region

Die Gebäude der Fraport AG werden nach hohen Standards geplant und gebaut. Zunehmend fließen die Kriterien des nachhaltigen Bauens ein, über die Energieeffizienz, Funktionalität und ein werthaltiges Umfeld für Kunden und Beschäftigte sichergestellt werden sollen. Dies liegt auch im wirtschaftlichen Interesse des Unternehmens, denn das Real Estate- und das Retail-Geschäft tragen in hohem Maße zur Ergebnissicherung des Fraport-Konzerns bei.

Der Fuhrpark wird sukzessive auf energieeffiziente Antriebe umgerüstet. Schon heute sind 10 % der Fraport-Fahrzeuge am Flughafen Frankfurt elektrisch angetrieben, darunter viele verbrauchsintensive Sondergeräte.

Im Rahmen des demografischen Wandels wird der Wettbewerb um gute **Fach- und Führungskräfte** deutlich zunehmen. Fraport muss attraktive Arbeitsbedingungen bieten, um die für das erwartete Wachstum erforderlichen Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Unsere Beschäftigten haben deshalb auch einen hohen Stellenwert bei den Zielen und Maßnahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms (vgl. Kapitel „Für unsere Beschäftigten“, S. 15 ff).

Eine Übersicht über die wirtschaftlichen Risiken und das Risiko-Management bei Fraport finden sich im Geschäftsbericht 2011 auf der Seite 69 ff.

Planung, Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen von Nachhaltigkeitsprogramm und Risikomanagement liegen in der Verantwortung der zuständigen Fachbereiche. Fraport hat **Strukturen und Prozesse** geschaffen, die ein strategisches koordiniertes Vorgehen sicherstellen. Der 2010 neu gegründete Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ identifiziert die für das Unternehmen wichtigen Nachhaltigkeitsthemen und treibt deren Weiterentwicklung voran. Außerdem verantwortet er unter anderem das Umweltmanagement, die Nachhaltigkeitsberichterstattung und das -Monitoring, die Koordination der Stakeholder-Dialoge sowie das Compliance-Management. Das vom Vorstandsvorsitzenden geleitete Sustainability Board, dem der Arbeitsdirektor und die obersten Führungskräfte aller Geschäftsbereiche und einiger Zentralbereiche angehören, hat die zentrale Steuerungsfunktion für die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprogramms (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 38 ff).

Der systematische **Austausch mit unseren wichtigsten Stakeholdern** unterstützt das Risiko-Management und gibt uns Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Mehr noch: Wir begreifen diesen Austausch als notwendige Bedingung für Zukunftsfähigkeit. Als „lernende Organisation“ wollen wir uns sowohl an den Fortschritten in Wissenschaft und Technologie orientieren als auch an den Erkenntnissen

aus dem Diskurs mit internen und externen Stakeholdern. Zu unseren wesentlichen Anspruchsgruppen gehören Passagiere und Flughafen-Besucher, Fluggesellschaften, Geschäftspartner, Investoren, Aufsichtsrat, Gesellschaft, Politik und Behörden. Besondere Bedeutung haben jene Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns aber auch den über 70.000 Beschäftigten der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, darunter natürlich insbesondere den Fraport-Mitarbeitern, für die wir direkt Verantwortung tragen.

Fraport baut auf ein breites Spektrum etablierter Foren mit regelmäßigem Meinungsaustausch, das durch Ad-hoc-Veranstaltungen ergänzt wird. Im Jahr 2011 bildete das 75-jährige Bestehen unseres Flughafens einen solchen aktuellen Bezug. Das Nachhaltigkeitsmanagement befragte 25-jährige Mitarbeiter zum Thema Nachhaltigkeit und dazu, was sie von Fraport erwarten. Gerade für junge Menschen ist es wichtig, wie heute die Weichen für ihre Zukunft und die künftiger Generationen gestellt werden. Aus den Antworten entstand eine sechsteilige Plakatserie, jedes Plakat zeigt drei 25-jährige Fraport-Mitarbeiter. Für einige Monate wurden diese Plakate auf dem Flughafen-Gelände gezeigt, begleitend wurde ein Videoclip mit den Statements im Fraport-Intranet veröffentlicht.

6 Aktion „3 x 25“

Unsere Beschäftigten haben außerdem die Möglichkeit, im Rahmen der jährlich durchgeführten Mitarbeiterbefragung ihre Meinung zu äußern. Die Mehrheit der Beschäftigten macht Gebrauch davon. Für Fraport bildet das Meinungsbarometer die Basis für Verbesserungsmaßnahmen, 2011 beispielsweise im Hinblick auf Mitarbeiterförderung und Führungskräfteentwicklung (vgl. Kapitel „Für unsere Beschäftigten“, S. 16 ff).

Mit den Airlines als unseren wichtigsten Kunden pflegen wir eine Vielzahl institutionalisierter Kontakte zum regelmäßigen Informationsaustausch und zur Umsetzung operativer Maßnahmen. Der Dialog mit Passagieren und Kunden aus dem Retail-Bereich findet unter anderem über gemeinsame Beiräte und Befragungen statt. Das Ziel dieses Engagements ist, bedürfnisgerechte Angebote zu entwickeln und die Kundenzufriedenheit zu steigern.

Die deutsche Luftverkehrsindustrie hat mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirt-

schaft (BDL), der seine Arbeit im Jahr 2011 aufgenommen hat, eine neue, integrierende Stimme bekommen. Im BDL vertreten sind Fluggesellschaften, Flughäfen – unter anderem Frankfurt – und die Flugsicherung mit dem Ziel, gemeinsame Positionen zu erarbeiten und öffentlich zu vertreten. Der Verband betreibt dazu einen konstruktiven Dialog mit Meinungsträgern, politischen Entscheidern und der deutschen Öffentlichkeit, vor allem aber initiiert er die Kooperation der Mitglieder untereinander.

7 Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft

Eine innovative Plattform für den Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft wurde vor wenigen Jahren mit dem House of Logistics and Mobility (HOLM), geschaffen. Die Fraport AG unterstützt diese Initiative seit ihrer Gründung. Das HOLM widmet sich interdisziplinärer und anwendungsorientierter Projektarbeit, Forschung sowie Aus- und Weiterbildung rund um die Themen Logistik und Mobilität. Hochschulen, Unternehmen und andere Institutionen finden hier Zugang zu exzellentem Know-how und neuen Kooperationen. Die Vernetzung zwischen Unternehmen, öffentlichen Institutionen, Wissenschaft und Bildungseinrichtungen, die gebraucht wird, um diese gesellschaftlichen Zukunftsthemen zu bearbeiten, wird durch die besondere Struktur des HOLM gewährleistet. Die „HOLM Laboratories“ repräsentieren die Nutzergruppen, dienen als Projekt- und Wissensinkubatoren und sorgen für messbar beschleunigten Wissenstransfer. Hierfür entsteht bis 2013 auf Gateway Gardens am Flughafen Frankfurt ein Gebäude mit bis zu 20.000 Quadratmetern.

8 House of Logistics and Mobility

Eine umfassende Übersicht über die bestehenden Kontakte und Formen der Stakeholder-Foren findet sich in der Tabelle „Stakeholder-Engagement“ auf der Fraport-Homepage.

9 Stakeholder-Engagement Fraport AG

Stakeholder-Dialog

Customer Service Index

Fraport erfasst systematisch und kontinuierlich die Kundenzufriedenheit von Passagieren, Airlines sowie Retail- und Immobilienkunden.



Patrick Spijkers, Stellvertretender Verkehrsleiter Flug- und Terminalbetrieb, Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit, Fraport AG

Ute Pohl, Leiterin Airport Retailing, Handels- und Vermietungsmanagement, Fraport AG

Peter Schmitz, Vorstand Operations

Mit Vielfalt Zukunft gestalten

Ein Flughafen lässt niemanden unberührt. Ob Reisender, Nachbar oder Mitarbeiter, jeder hat seine Vorstellungen und Wünsche dazu, was man an einem Flughafen besser machen kann und was nachhaltig ist. Da sind die Meinungen auch einmal gegensätzlich. Für Fraport sind alle Stimmen wichtig, auch die kritischen. 75 Jahre Flughafen Frankfurt waren für uns Anlass, Mitarbeiter und auch Pensionäre zu fragen, was uns aus ihrer Sicht zukunftsfähig macht. Drei Generationen Fraport und zahlreiche Meinungen – einige kommen hier zu Wort.

Sandra Naumann, Leiterin Konzern-
berichterstattung, Controlling, Fraport AG

Verantwortungsvoll handeln

Für unsere Kunden, Beschäftigten und Nachbarn wollen wir einen Mehrwert schaffen; Belastungen für Umwelt und Natur sollen vermieden beziehungsweise so gering wie möglich gehalten werden.

10 Für unsere Kunden

- 11 Sicherheit im Luftverkehr
- 12 Kundenzufriedenheit

14 Für unsere Beschäftigten

- 15 Attraktivität als Arbeitgeber
- 17 Beschäftigungserhalt und -ausbau
- 17 Diversity
- 19 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- 21 Aus- und Weiterbildung

22 Für unsere Umwelt

- 23 Klimaschutz
- 27 Luftqualität
- 28 Natur- und Ressourcenschutz

30 Für die Gesellschaft

- 31 Allianz für mehr Lärmschutz
- 31 Schallschutz
- 34 Gesellschaftliche Verantwortung

36 Für unsere Eigentümer



„Hohe Qualität und niedrige Preise – das sind die Erwartungen unserer Kunden. Der Druck ist groß, aber bislang schaffen wir das. Mir macht es Spaß, im BVD-Team an der logistischen Herausforderung ‚Weltflughafen‘ mitzuarbeiten.“

Jan-Philipp Somogyi, Controlling Ground Handling, Bodenverkehrsdienste, Fraport AG



„Der Flughafen Frankfurt ist groß und spannend, der Reisetart für viele aufregend. Mit Unterstützung beispielsweise bei der Orientierung, beim Einchecken und bei den Sicherheitskontrollen, tragen wir zu einem schönen Reiseerlebnis bei.“

Herbert Kühn, Terminal Duty Manager, Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit, Fraport AG



„ ‚Great to have you here!‘ ist ein ausgesprochen erfolgreiches Projekt, wir erreichen unser Ziel: Unsere Fluggäste sind mess- und fühlbar zufriedener. Schön finde ich außerdem, dass das auch für unsere Mitarbeiter gilt. Sie sind motivierter als vorher.“

Annegret Reinhardt-Lehmann, Bereichsleiterin Kundenmanagement, Fraport AG

Für unsere Kunden

Als Flughafen-Betreiber stehen wir einer Vielzahl teilweise divergierender Wünsche und Vorstellungen unserer verschiedenen Kundengruppen gegenüber: Fluggesellschaften erwarten hinreichende Kapazitäten an Slots sowie schnelle Abfertigung und effiziente Prozesse, um den Aufenthalt ihrer Flugzeuge am Boden möglichst kurz zu gestalten. Passagiere hoffen auf einen stressfreien Verlauf ihrer Reise, eine bequeme An- und Abreise sowie einen kurzweiligen Aufenthalt am Flughafen. Und die Betreiber der Geschäfte und Restaurants am Flughafen, unsere Retail-Kunden, bauen auf hohe Besucherzahlen und hinreichende Verweildauer für gute Umsätze. Für sie alle setzen wir uns hohe Zufriedenheit zum Ziel. An erster Stelle steht allerdings in Übereinstimmung mit unserer Wesentlichkeitsanalyse die Sicherheit all unserer Kunden und des Luftverkehrs.

Sicherheit im Luftverkehr

Am Flughafen Frankfurt wird ein international anerkannter hoher Sicherheitsstandard gewährleistet. Unser Ziel muss es sein, diesen beizubehalten. Vor dem Hintergrund der stetig steigenden Passagierzahlen gilt es dabei unter anderem, die erforderlichen **Luftsicherheitskontrollen** so in den Verkehrsfluss einzubauen, dass sie die Reisenden möglichst wenig belasten und nicht zu Verzögerungen im Flugbetrieb führen – bei täglich bis zu 150.000 Passagieren eine große Herausforderung. Denn die Anforderungen an die Personenkontrollen steigen, die Gefahr terroristischer Anschläge auf Flughäfen und Flugzeuge ist nicht gebannt.

Die in diesem Bereich arbeitenden Mitarbeiter sind hohen Belastungen ausgesetzt. Neben der Verantwortung für die sorgfältige Durchführung der Sicherheitskontrollen führen beispielsweise Schichtdienst, körperliche Belastung und laute Umgebungsgeräusche zu einem nicht zu unterschätzenden Stresspegel. Dennoch müssen Luftsicherheitsassistenten gleichbleibend freundlich und hoch konzentriert bleiben. Um fundierte Erkenntnisse über die Belastungen zu gewinnen und diese nach Möglichkeit zu verringern, wurde 2010 mit der Planung einer Belastungsstudie begonnen. Aufgrund seiner Expertise erhielt

2011 das Institut „Mensch in komplexen Systemen“ (MikS) der Fachhochschule Nordwestschweiz unter Leitung von Adrian Schwaninger, einem anerkannten Fachmann für Fragen zur Luftsicherheit, den Auftrag zur Durchführung der Studie. Das Konzept umfasst vorbereitende Analysen zu Struktur, Prozessen und Beschäftigten, die Sichtung der konkreten Arbeitssituation, unter anderem auch in Form teilnehmender Beobachtung, sowie die Befragung aller Beschäftigten der Sicherheitskontrolle. Außerdem wird die körperliche und psychische Reaktion bei bestimmten Personen- beziehungsweise Tätigkeitsgruppen anhand der in regelmäßigen Abständen während der Arbeit erhobenen Cortisol-Levels untersucht. Mit ersten Resultaten ist im Juli 2012 zu rechnen.

Parallel dazu arbeiten wir weiter daran, unsere selbst gesetzten Ziele – eine Wartezeit von maximal zehn Minuten in 90 % der Sicherheitskontrollen und eine Passagierzufriedenheit mit der Freundlichkeit unseres Personals von mindestens 80 % – zu erreichen. Wie Beobachtungen im Sommer 2011 bestätigen, führen kürzere Wartezeiten zu höheren Zufriedenheitswerten bei den Reisenden (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Sicherheit im Luftverkehr, S. II ff).

Dazu ist es unter anderem wichtig, dass die personelle Besetzung der Kontrollstellen an die im Tagesverlauf schwankende Passagierzahl angepasst ist. Die Schwankungen müssen so antizipiert werden, dass die Terminalprozesse effizient betrieben, Wartezeiten und Störungen aber vermieden werden. Die Simulations- und Prognosesoftware PAARIS – initiiert im Bereich der Luftsicherheit, aber entwickelt für alle Prozessstellen – soll die entsprechende Planung unterstützen. PAARIS nutzt historische und aktuelle Verkehrsdaten (flugnummernbezogene Zustieger-, Umsteiger-, Aussteigermengen usw.), um die absehbare Be- oder sogar Überlastung von Prozessstellen vorherzusehen. Abgeglichen mit Sensoriksystemen (Zähleinheiten, Füllstandsanzeigen, Bluetooth-Messungen, usw.) können aktiv Maßnahmen zur Erhöhung von Abfertigungskapazitäten oder zur Passagiersteuerung ergriffen werden. Die Software wird bereits im Testbetrieb eingesetzt.

Zielerreichung 2011: Zufriedenheit mit der Sicherheitskontrolle

Wartezeit

74 %

(Ziel 72 %)

Freundlichkeit des Personals

76 %

(Ziel 80 %)



Alle Security-Maßnahmen im Luftverkehr werden durch Vorschriften der EU festgelegt. Die Rahmenverordnung (EU) 300/2008 und die dazugehörigen Ausführungsvorschriften bilden die Grundlage für alle Aufgaben, die in Deutschland ein Flughafen-Betreiber gemäß § 8 Luftsicherheitsgesetz erfüllen muss. Dazu zählen unter anderem Zugangskontrollen, Personal- und Warenkontrollen, Vergabe von Flughafen-Ausweisen, Schulung der Mitarbeiter sowie Bestreifung und Absicherung des Flughafen-Geländes.

Zur Umsetzung dieser Aufgaben überprüft die Unternehmenssicherheit der Fraport AG fortlaufend den Ausbildungsstand des eingesetzten Personals, die Qualität der Sicherheitsmaßnahmen und die nachhaltige Eignung der verwendeten Technik. So wurde zur Absicherung des Geländes um die neue Landebahn Nordwest ein neuartiger Zaun gebaut, der alle Eindringversuche automatisch registriert und zuverlässig einen Alarm auslöst. Die Flughafen-Ausweise wurden mit kontaktlos auslesbaren Chips in sogenannter RFID-Technik versehen, die mit ebenfalls neu eingeführten tragbaren Ausweislesegeräten sicher und auch für die Kunden komfortabel überprüft werden können.

Im Rahmen der EU-Vorschriften gibt der Gesetzgeber nun den Lieferanten des Flughafens selbst die Möglichkeit, ihre Flughafen-Lieferungen (zum Beispiel alle Lieferungen für die Duty-Free-Shops, Geschäfte und Restaurants sowie Baumaterialien) bereits vor der Auslieferung Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen. Solche Firmen müssen gesetzlich vorgegebene Standards erfüllen und sich vom Flughafen-Betreiber als „bekannte Lieferanten von Flughafen-Lieferungen“ benennen lassen. Deren Lieferungen müssen dann an den Zugängen und Zufahrten zum Sicherheitsbereich keiner weiteren physischen Sicherheitskontrolle unterzogen werden. Alle anderen Lieferungen müssen ab dem 29. April 2012 an den Zugängen und Zufahrten aufwändig kontrolliert werden. Die notwendigen Vorbereitungen, um einen reibungslosen Ablauf an den Kontrollstellen auch nach dem Stichtag zu gewährleisten, bilden seit Monaten einen Arbeitsschwerpunkt der Flughafen-Sicherheit.

10 Sicherheitsleistungen

Kundenzufriedenheit

Die Zufriedenheit unserer jährlich über 56 Millionen Passagiere hat in unserer Wesentlichkeitsanalyse

ebenfalls eine hohe Priorität. Bis 2015 wollen wir die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit dem Flughafen Frankfurt um 10 Prozentpunkte (Basis 2010) auf 80 % steigern sowie ein klares und anerkanntes Serviceprofil schaffen, das in seiner Struktur dem hohen Umsteigeanteil unserer Fluggäste entspricht. Auch für viele Einzelaspekte, wie die Wartezeiten an den Kontrollen, die Freundlichkeit des Personals oder die Gestaltung der Aufenthaltsbereiche, haben wir uns konkrete Serviceziele gesetzt (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Kundenzufriedenheit, S. III ff).

Gebündelt haben wir die entsprechenden Aktivitäten seit 2010 in der Initiative **„Great to have you here!“**. Im Jahr 2011 lag ein Arbeitsschwerpunkt auf der Reduzierung von Wartezeiten bei der Sicherheitskontrolle und der Gepäckausgabe durch Prozess- und Infrastrukturoptimierungen sowie zusätzliches Personal. Zur Verbesserung des Ambientes wurden verschiedene Pilotprojekte gestartet, zum Beispiel zwei neue Ruhe- und Wartebereiche. Weitere solcher „Leisure Zones“ sind geplant. Auch unsere Toilettenanlagen werden ab 2012 sukzessive mit einem neuen Qualitätssystem ausgestattet. In den nächsten zwei Jahren werden zahlreiche neue Kinderspielflächen realisiert, zum Beispiel im Bereich B des Terminals 1 und im Transitbereich des neuen Flugsteigs A-Plus. Durch das Projekt „Pilot Plus“ werden die Beschilderung und die Wegführung vereinfacht, Maßnahmen, die die Orientierung für alle Fluggäste erleichtern. Zudem bringen kostenlose E-Shuttles im Verbindungsgang zum Flugsteig C/D die Passagiere zügig und entspannt an ihr Ziel. Umsteiger erreichen dadurch schnell und einfach ihren Anschlussflug. Derzeit sind bis zu sechs E-Wagen im Einsatz. Und die neue FRA Airport App gibt Smartphone-Besitzern ihren ganz persönlichen Flughafen-Guide an die Hand.

11 „Great to have you here!“

Über die Optimierung der Abläufe im eigenen Verantwortungsbereich hinaus engagiert sich Fraport auch für spezielle Passagiergruppen. Seit Mai 2011 beteiligen wir uns als Projektkoordinatoren in der Planung und Vorbereitung des Verbundprojekts „Personalisiertes Assistenzsystem und Services für Mobilität im hohen Alter“ (PASS). Ziel ist, die Mobilität von Senioren innerhalb der kompletten Reisekette, das heißt, vom Wohn- bis zum Zielort und wieder zurück, sicherzustellen und auf Dauer zu verbessern. Das Projekt mit einer Laufzeit von

Flughafen Frankfurt:
Jeden Monat werden

2.000

Passagiere nach ihrer Zufriedenheit und Verbesserungsmöglichkeiten befragt. Bis 2015 wollen wir die Zufriedenheit der Passagiere um 10 Prozentpunkte auf

80 %

steigern.



30 Monaten erhielt kürzlich den Zuschlag für eine öffentliche Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und hat am 1. Februar 2012 die Arbeit aufgenommen.

Ein weiteres Feld für notwendige Verbesserungen wurde während des strengen Winters 2010/2011 deutlich und zwar sowohl im Hinblick auf die operativen Prozesse innerhalb als auch außerhalb der Terminals. Um unserer Verpflichtung nachzukommen, auch unter erschwerten Bedingungen für einen weitgehend regulären Flugbetrieb zu sorgen, haben wir ein ganzes Bündel von Maßnahmen initiiert. Es wurden zusätzliche Winterdienstfahrzeuge eingekauft und zusätzliches Personal eingestellt. Für Bereitschaftseinsätze bei Tank-, Räum- und Enteisungsarbeiten wurden weitere Mitarbeiter qualifiziert. Dies geschieht unter anderem mit der speziell entwickelten Simulation „Winter-Ops“, mit der Flugzeugenteisungen, Flächenräumungen und Rollführung spielerisch nachvollzogen werden, um die Mitarbeiter auf reale Problemsituationen vorzubereiten.

Damit sich Passagiere aller Luftverkehrsgesellschaften bei Ausnahmesituationen in den Terminals gut orientieren können, haben Fraport und Lufthansa gemeinsam ein Konzept entwickelt, das am 16. November 2011 erstmals erprobt wurde. In Extremsituationen wird in den Terminals und über Monitore mit Farb-codes gearbeitet. Die blaue Zone beispielsweise ist dem Check-in und der Umbuchung von Business-class-Flügen innerhalb der EU vorbehalten. Mitarbeiter in entsprechend farbigen Westen unterstützen die Reisenden, andere helfen dabei, zur richtigen Anstellfläche zu gelangen oder die Self-Check-in-Automaten zu bedienen. Zudem erhalten die Passagiere über Poster, Flyer und von geschultem Personal klare Informationen über Organisation und Abläufe des Betriebs unter Extrembedingungen.

Wesentliche Faktoren bei der erfolgreichen Bewältigung schwieriger Situationen, aber auch im Arbeitsalltag am Flughafen, sind Motivation und Kompetenz im Umgang mit den Reisenden. Zur Förderung der Kundenorientierung aller Beschäftigten setzen wir auf umfassendes Training. In hierarchieübergreifenden Veranstaltungen der „Service Academy“ entwickeln Führungskräfte und Mitarbeiter ein gemeinsames Serviceverständnis. 2011 nahmen insgesamt 1.087 Kollegen von Fraport und der Konzern-Tochter Fraport Security Services (FraSec) GmbH an 114 Trainings- und Personalentwicklungsmaßnahmen teil.

Passagierbeschwerden im Jahresvergleich (absolut/%-Anteil)

	2010	2011	
Sicherheitsverfahren	1.114	861	26,3 %
Personal	573	526	16,0 %
Infrastruktur	318	213	6,5 %
Information/Orientierung	392	338	10,3 %
Passagierservice	320	324	9,9 %
Retail/Parken	294	234	7,1 %
Passagierfluss/Wartezeiten	453	388	11,8 %
Sonstige	408	396	12,1 %



Mit über

50 %

hat der Flughafen Frankfurt den höchsten Anteil an Umsteigepassagieren der europäischen Hubs.

Fortschritte auf unserem Weg zu beispielhafter Servicequalität lassen sich erkennen. Erstmals hat sich der Flughafen Frankfurt bei der vierteljährlichen durchgeführten Erhebung der Passagierzufriedenheitsdaten, in die auch unsere Hauptwettbewerber einbezogen sind, um mehrere Plätze verbessern können.

Eine große Herausforderung in den nächsten Jahren ist die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt. Um unseren Hauptkunden, den Fluggesellschaften, trotzdem reibungslose Prozesse garantieren zu können, werden im Rahmen des Projekts „Operational Excellence“ alle Beteiligten auf die steigende Auslastung vorbereitet. Insgesamt werden 16 als solche identifizierten Kernprozesse – zum Beispiel Bewegungen auf dem Vorfeld und dem Rollbahnsystem, die Flugzeugpositionierung, die Gate-Belegung, die Gepäckbeförderung und die Sicherheitskontrollen – in enger Zusammenarbeit mit allen Prozesspartnern analysiert und gegebenenfalls neu konzipiert. Umfassende Schulungsmaßnahmen sind eingeleitet und der Erfolg wird gemessen: Neben der Erfassung von Qualitätskennzahlen, beispielsweise zu Pünktlichkeit, Konnektivität oder Kundenzufriedenheit, führen wir im Rahmen von „Operational Excellence“ auch Benchmarks zu Prozessdetails mit anderen großen Airports durch.



„Mein Job ist körperlich ganz schön anstrengend. Aber Fraport bietet mir Möglichkeiten fit zu bleiben und jemanden, mit dem ich sprechen kann, wenn ich mal Probleme habe.“

Ahmet H. Taskin, Ladeservice, Bodenverkehrsdienste, Fraport AG



„Meine Zeit bei Fraport habe ich mit einer Ausbildung als Automobilmechanikerin begonnen, jetzt bin ich als Gruppenleiterin im Bus- und Brückenbereich für die Erstellung von Dienstplänen verantwortlich. Die Weiterbildungsmöglichkeiten haben mir bei meinem Aufstieg sehr geholfen.“

Bettina Kindgen, Gruppenleiterin Passagiertransport, Bodenverkehrsdienste, Fraport AG



„Ich habe in meiner Zeit bei Fraport viele Veränderungen miterlebt, eines ist aber geblieben: Das Unternehmen tut wirklich viel für seine Mitarbeiter.“

Heide Zibner, Pensionierte Beschäftigte, ehemals Sekretärin Vorstand Arbeitsdirektor, Fraport AG

Für unsere Beschäftigten

Als einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet und mit 16 Standorten auf vier Kontinenten bekennen wir uns zu ethischen Grundsätzen im Umgang mit unseren Mitarbeitern und verpflichten uns zur Einhaltung international anerkannter Normen, Leitsätze und Prinzipien, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 38). Im Fraport-Konzern werden 95 % der Mitarbeiter im Rahmen von Kollektivvereinbarungen beschäftigt und bezahlt, für die Einzelgesellschaft Fraport AG gilt beispielsweise der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst. Die Zusammenarbeit mit den lokalen Betriebsräten und dem Konzern-Betriebsrat ist ein zentraler Teil des gelebten Dialogs mit den Mitarbeitern.

Um betriebsbedingte Schwankungen des Verkehrsaufkommens im Tages- und Jahresverlauf abzufangen, beschäftigt Fraport über die konzerneigene Tochtergesellschaft Airport Personal Service (APS) Mitarbeiter in der Arbeitnehmerüberlassung. Bei APS werden die Mitarbeiter nach einem mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossenen Haustarifvertrag vergütet, der in seiner Entgeltentwicklung an den für unsere bei der Muttergesellschaft beschäftigten Mitarbeiter geltenden TVöD gekoppelt ist. Die Mitarbeiter erhalten ebenfalls freiwillige außertarifliche Leistungen wie zum Beispiel das Job-Ticket und subventionierte Mahlzeiten in der Kantine. 50 % der Beschäftigten haben einen unbefristeten Arbeitsvertrag, Neueinstellungen werden in den ersten beiden Jahren befristet. APS legt sehr viel Wert darauf, eingestellte Mitarbeiter dauerhaft zu beschäftigen und unterstützt die entleihenden Bereiche der Fraport AG bei der Weiterqualifizierung.

12 Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung

Fünf Handlungsfelder der Wesentlichkeitsmatrix beziehen sich auf unsere Mitarbeiter: die Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber ist und bleibt eine Top-Priorität; als weitere wichtige Handlungsfelder wurden Beschäftigungserhalt und -ausbau, Diversity, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Aus- und Weiterbildung identifiziert.

Fraport-Konzern: Beschäftigte

	(Personen Jahresdurchschnitt IFRS und Anteile 2011 in %)	
	2010	2011
Fraport-Konzern gesamt	19.792	20.595
Fraport AG	11.122	11.226  54,5 %
Töchter, Beteiligungen	8.670	9.369  45,5 %
in Frankfurt	17.479	18.124  88,0 %
außerhalb Deutschlands	2.046	2.204  10,7 %

Attraktivität als Arbeitgeber

Die Attraktivität als Arbeitgeber ist für Fraport einer der zentralen Aspekte zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Zukunftsfähig sind wir nur dann, wenn es uns gelingt, als fairer Arbeitgeber im Wettbewerb um qualifizierte und motivierte Mitarbeiter attraktiv zu sein. Vor diesem Hintergrund wurde 2011 das Projekt „Heute handeln – Fraport 2015“ gestartet, ein wesentlicher Baustein zur **Weiterentwicklung unserer Personalstrategie**. Es befasst sich mit den zukünftigen Herausforderungen unter besonderer Berücksichtigung des demografischen Wandels. In einem ersten Schritt wurde 2011 eine Altersstrukturanalyse durchgeführt. Sie sollte ein umfassendes Bild über die Zusammensetzung der Belegschaft liefern und über eine Projektion für die kommenden fünf bis zehn Jahre den mittel- bis langfristigen Personalbedarf sowie potenzielle Problemfelder identifizieren. Hierauf aufbauend wurden strategische Konzepte für drei Handlungsschwerpunkte entwickelt.

Einer davon gründet in der Tatsache, dass bereits in fünf Jahren jeder zweite Beschäftigte der Fraport AG über 50 Jahre alt sein wird. Eine **alters- und alterngerechte Arbeitsgestaltung** besitzt dementsprechend hohe Priorität, die Arbeitsbedingungen müssen den Anforderungen einer insgesamt älter werdenden Belegschaft Rechnung tragen. Dazu werden im Jahr 2012 Konzepte wie Mischarbeit und Arbeitsrotationen, altersgemischte Teams zur Sicherung des Wissenstransfers sowie Programme zur Gesundheit älterer Führungskräfte erprobt.

2011 wurden bei der APS

300

Mitarbeiter aufgrund ihrer erlangten Qualifikationen übernommen. Ausbildungen, sowohl fachbezogen als auch zum Thema Arbeitssicherheit, werden durch die entleihenden Fachbereiche sichergestellt, die Ausbildungsinhalte unterscheiden sich dabei nicht von denen für die Stammbeschäftigten.

Den zweiten Schwerpunkt bildet ein Konzept zum **Lebenszyklus-orientierten Lernen**. Das Älterwerden der Belegschaft lässt die Tatsache wichtiger werden, dass sich das Lernverhalten im Laufe des Lebens verändert. Zur Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit von Mitarbeitern in den unterschiedlichen Lebensphasen sind geeignete Qualifizierungsmaßnahmen und Plattformen zum Wissenstransfer erforderlich.

Weiterhin zielt die Personalstrategie darauf ab, dass wir unseren Kompetenz- und Personalbedarf zukünftig auch dann decken können, wenn die Zahl der Erwerbstätigen wie prognostiziert abnimmt. Hierfür ist die **Stärkung der Arbeitgebermarke** wesentlich. Attraktive Vergütung, innovative Arbeitszeitmodelle sowie vielversprechende Weiterbildungs- und Karrieremöglichkeiten sind einige der Faktoren, die in der Personalarbeit besondere Berücksichtigung finden.

Im Hinblick auf die aktuelle **Mitarbeiterzufriedenheit** ergab die jährliche Befragung aller Fraport-Beschäftigten (Barometer 2011) eine leichte Verbesserung des Gesamtwerts. Dies entspricht einer der Zielsetzungen im Nachhaltigkeitsprogramm 2010. Gemäß der Antworten von 59 % der Belegschaft lag die in Schulnoten gemessene Zufriedenheit bei der Fraport AG bei 2,96, nach 3,06 im Vorjahr. Der im Programm genannte Zielwert von 2,90 wurde damit nicht ganz erreicht. In einer Reihe von Beurteilungsaspekten konnten Verbesserungen erzielt werden. Am besten wurde die Arbeitsplatzsicherheit benotet. Ein niedrig bewerteter Aspekt im Barometer ist die Bezahlung. Für den Konzern stieg der Zufriedenheitswert von 2,94 im Vorjahr auf 2,76.

Auf der Grundlage der Detailergebnisse werden Entwicklungsbedarf und -maßnahmen abgeleitet. Hinsichtlich der Bezahlung arbeitet Fraport schon seit einiger Zeit daran, sich möglichst mitarbeiter- und marktgerecht zu positionieren. Beispielsweise honoriert die Fraport AG vermehrt die individuelle Leistung, im Jahr 2011 mit übertariflichen Zahlungen von 3,7 Mio Euro. In den kommenden Jahren soll dieser Ansatz systematisch weiter ausgebaut werden. Das tarifliche Budget wird im Zeitraum 2010 bis 2014 von 1 % der Jahresbezüge stufenweise auf 2 % verdoppelt.

Außerdem erhalten alle Beschäftigten der Fraport AG und vieler Töchter Zusatzleistungen, die vom Job-Ticket für die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zwischen Wohn- und Arbeitsort, über den Familienservice bis zum betrieblichen Gesundheitsmanagement reichen, und an den Unternehmenserfolg gebundene Prämien. Im Rahmen des sogenannten Cafeteria-Systems schüttete die Fraport AG 2011 9,4 Mio Euro an ihre Beschäftigten aus.

13 Unsere Leistungen

Im Rahmen der Barometer-Befragung wird auch die Einschätzung der Führungskompetenz von Vorgesetzten erhoben. Im Vorjahresvergleich haben sich diese Werte verbessert, aber wir unterstützen Vorgesetzte weiterhin systematisch bei der Entwicklung ihrer Führungskompetenzen, weil wir darin einen zentralen Schlüssel für die Zufriedenheit und Motivation unserer Mitarbeiter sehen. Grundsätzlich haben Führungskräfte der Ebenen 1 bis 5 die Vorgabe, bei Unterschreitung von definierten Grenzwerten geeignete Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Führungs- und Kommunikationskompetenz in die persönliche Zielsetzung aufzunehmen. Damit gewinnen die Führungskompetenz und deren Wahrnehmung zunehmend an Bedeutung für die variablen Vergütungsbestandteile der Führungskräfte.

2011 wurde zudem für die Führungsebenen 1 bis 4 das sogenannte 360°-Feedback eingesetzt. Es ruft Vorgesetzte, Kollegen und Mitarbeiter zu einer systematischen und differenzierten Rückmeldung über individuelle Stärken und Entwicklungsfelder von Personen mit Führungsverantwortung auf.

Ebenfalls zentral für die Zufriedenheit der Mitarbeiter ist eine offene und lebendige Kommunikation. Neben schriftlichen und elektronischen Medien sowie einer zweiwöchig erscheinenden, achtseitigen



Das Mitarbeiteraktienprogramm bietet die Möglichkeit, am finanziellen Erfolg von Fraport zu partizipieren:

60 %

der Beschäftigten der Fraport AG und

65 %

der Mitarbeiter der beteiligten Tochterunternehmen haben sich auch 2011 wieder daran beteiligt.

Mitarbeiterzeitung setzt Fraport dabei auch auf die persönliche Kommunikation unter Einbindung der Vorgesetzten. Regelmäßige Besuche einzelner Vorstandsmitglieder in den Bereichen ermöglichen den Austausch mit den Beschäftigten direkt vor Ort. Im unternehmenseigenen Intranet sorgt die Seite „Schulte gefragt“ für einen direkten Draht zum Vorstandsvorsitzenden. Die Mitarbeiter können ihre Fragen anonym oder mit Namen dort einstellen, die Antworten werden online veröffentlicht.

Beschäftigungserhalt und -ausbau

Im Zuge des Ausbaus sollen bei Vollauslastung der Kapazitäten bis zu 25.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt entstehen, 6.000 davon allein bei Fraport. Für den Fall, dass krisenhafte Ereignisse die Arbeitsplätze gefährden würden, haben wir unter anderem mit der „Betriebsvereinbarung über Sofort- und Vorsorgemaßnahmen bei Krisenereignissen mit Betriebsstörung“ eine Möglichkeit geschaffen, diese zu erhalten und Kündigungen zu vermeiden.

Von großer Bedeutung für unsere Mitarbeiter, insbesondere für die im Bereich der Bodenverkehrsdienste, ist in diesem Zusammenhang der „Zukunftsvertrag 2018“. Mit der darin festgehaltenen Vereinbarung konnte der Verlust von Arbeitsplätzen vermieden und die Sicherheit der Beschäftigungsverhältnisse bis 2018 garantiert werden. Das Vorhaben der Europäischen Kommission, den Markt für Bodenverkehrsdienstleistungen weiter zu liberalisieren, gefährdet die Arbeitsplätze erneut. Sollte der Gesetzesentwurf, der derzeit dem Europäischen Parlament vorliegt, umgesetzt werden, wird dies unter anderem dazu führen, dass am Flughafen Frankfurt weitere Wettbewerber zugelassen werden. Dies würde die operativen Prozesse rund um Passagiere, Flugzeuge und Fracht verkomplizieren und aus Sicht der Fraport AG die Sicherheit gefährden. Der Flughafen Frankfurt ist wegen des vergleichsweise kleinen Vorfeld-Areals in besonderem Maße auf hochgradig vernetzte und integrierte Betriebsabläufe angewiesen. Zudem würde eine weitere Marktöffnung im Bereich der Bodenverkehrsdienste für die Mitarbeiter zusätzlichen Wettbewerb, eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und Druck auf die Gehälter bedeuten, wie die Erfahrungen mit der 1996 von der EU beschlossenen Richtlinie 96/67/EG zur Zulassung von mindestens zwei Bodenverkehrsdienstleistern am Flughafen zeigen.

Diversity

Die Grundlage des Diversity-Managements bei Fraport ist die Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“. Darin ist unter anderem festgeschrieben, dass das Unternehmen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit, Chancengleichheit und partnerschaftliches Verhalten verfolgt und auf Diversity für eine zukunftsgerichtete Entwicklung des globalen Geschäfts und motivierte Mitarbeiter setzt. Um der Bedeutung des Themas Rechnung zu tragen, wurde in der Fraport AG die Funktion der Beauftragten für „Diversity und Allgemeine Gleichbehandlung“ geschaffen und zum 1. November 2011 mit Claudia Briem besetzt. Ihre Aufgabe ist die strategische Ausrichtung des Diversity-Managements, seine konzeptionelle Weiterentwicklung, die entsprechende Beratung des Vorstands sowie die Unterstützung der Geschäftsbereiche bei Fragen der Realisierung von Maßnahmen. Als Rechtsanwältin ist Claudia Briem zudem Ansprechpartnerin für Beschwerden von Beschäftigten bei Diskriminierungen, Benachteiligungen und Belästigungen aufgrund der im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz genannten Merkmale. Zu diesen Merkmalen gehören Geschlecht, ethnische Herkunft, Rasse, Religion, Weltanschauung, sexuelle Orientierung, Behinderung und Alter.

Zur **Förderung der Diversity** werden im Rahmen der Strategieentwicklung die Key Performance Indicators (KPIs) festgelegt, welche die Fraport AG zukünftig für Zielsetzung, Erfolgskontrolle und Steuerung verwenden will. Die entsprechenden KPIs sollen im Laufe des Jahres 2012 verabschiedet werden (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Diversity, S. V).

Von hoher Priorität für das Diversity-Management ist auch die **Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen** bei der Fraport AG. Innerhalb der kommenden fünf bis sieben Jahre soll dieser bei der Fraport AG von rund 20 % auf 25 bis 35 % erhöht werden. Der dazu erforderliche Veränderungsprozess wird sich auf die gezielte Qualifizierung von Frauen, die aktive Vermittlung in höhere Führungspositionen sowie die Optimierung der Rahmenbedingungen konzentrieren.

Zu diesen Rahmenbedingungen gehört die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Wir bieten unseren Mitarbeitern ein breites Spektrum an entsprechenden Leistungen. Sie reichen von der

Arbeitsstättenenerhebung 2011

75.800

Arbeitsplätze gibt es am Flughafen Frankfurt inklusive 4.800 Beschäftigte in The Sqaire, Gateway Gardens und Mönchhof-Gelände.



Fraport-Konzern: Kennzahlen Diversity

	(Personen zum 31. Dezember und Anteile 2011 in %)	
	2010	2011
Beschäftigte (zum Jahresende)	21.124	21.662
Frauen	4.903	5.060  23,4 %
Männer	16.220	16.602  76,6 %
Konzern in Deutschland		
Deutsche Nationalität	14.961	15.490  78,1 %
Andere Nationalität	4.097	4.339  21,9 %
bis 30 Jahre	4.622	4.471  20,6 %
31–50 Jahre	12.640	12.890  59,5 %
über 50 Jahre	3.863	4.301  19,9 %
Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen	1.392	1.460  7,1 %
Frauen in Führungspositionen, Ebenen 1–5	223	225  31,3 %



Claudia Briem, Rechtsanwältin. Beauftragte für Diversity/ Allgemeine Gleichbehandlung. Aufgewachsen in China, Singapur und Argentinien, Studium in Bonn.

Unterstützung bei der Gestaltung der Elternzeit und vielfältigen Angeboten zur Kinderbetreuung über familienfreundliche Arbeitszeitmodelle bis hin zu Beratung in Fragen häuslicher Pflege. Ein Gewinn für Mitarbeiter und Unternehmen – denn die Beschäftigten profitieren von guten Arbeitsbedingungen und das Unternehmen stärkt seine Position im Wettbewerb um gute Mitarbeiter und wertvolles Wissen.

- 14 Broschüre „Gleiche Chancen nützen allen“
- 15 Work-Life-Balance

Ein Ansatzpunkt zur familienfreundlichen Gestaltung der Arbeit sind Heimarbeitsplätze. 2011 arbeiteten bereits 127 Beschäftigte zeitweise von zuhause aus. Aufgrund der positiven Erfahrung fördert Fraport diese Arbeitsform auch zukünftig.

Zur Unterstützung von Familien mit Kleinkindern standen 2011 15 Krippenplätze zur Verfügung. Zudem bietet das „Fluggi-Land“ Ad-hoc-Betreuung für zwölf bis 15 Kinder zwischen einem und zwölf Jahren. Mit dem Erwerb von Kontingenten in kommunalen Kindergärten und einer Erhöhung der Anzahl der Krippenplätze in bestehenden Einrichtungen, soll das Kinderbetreuungsangebot 2012 um 25 % erhöht werden. Um es Eltern zu erleichtern, sich über die Möglichkeiten der für sie am besten geeigneten Form der Kinderbetreuung zu informieren, können sie seit Juli 2011 sowohl

vom Arbeitsplatz als auch von zuhause über einen PC auf die Angebote unseres Kooperationspartners pme Familienservice GmbH zugreifen. Das Internet-Portal bietet einen umfassenden Überblick über Unterstützungsmöglichkeiten bis hin zur Vermittlung von Betreuungsplätzen für Kinder und pflegebedürftige Angehörige.

Die Pflege von Angehörigen konfrontiert immer mehr berufstätige Menschen mit großen Belastungen. Gemäß unserer Mitarbeiterbefragung in der Fraport AG sind 15 % der Beschäftigten an der Pflege eines Angehörigen beteiligt oder sogar allein dafür verantwortlich. Bereits in den vergangenen Jahren wurden Informationsveranstaltungen und Beratungsangebote zum Thema „Beruf und Familie“ von Mitarbeitern der Fraport AG in Anspruch genommen. Diese wurden 2011 intensiviert: Im November fand erstmals ein „Infomarkt Pflege“ statt, Ende des Jahres startete die Initiative „Netzwerk Pflege“. Sie führt Betroffene zusammen und fördert den Erfahrungsaustausch. 2012 organisiert Fraport in Kooperation mit der Caritas Frankfurt ein Pflegeseminar in fünf Modulen.

Auch im Konzern wird die Philosophie des familienfreundlichen Unternehmens umgesetzt. Am Flughafen Antalya beispielsweise, wo Fraport über die Gesellschaft ICF Airports die drei Terminals betreibt, erleichtern Teilzeitbeschäftigungsangebote und verschiedene Möglichkeiten flexibler



charta der vielfalt

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

- 16 Charta der Vielfalt

Arbeitszeitgestaltung die Vereinbarung von Familien- und Berufsleben. Aus besonderem Anlass wie Heirat, Geburt oder Todesfall werden Familien mit einer finanziellen Sonderzuwendung unterstützt. Ferner besteht für Mitarbeiter die Möglichkeit, im Rahmen des sogenannten Cafeteria-Systems innerhalb eines vom Unternehmen bereitgestellten festen Budgets beispielsweise eine private Kranken- oder Lebensversicherung für sich und ihre Angehörigen auszuwählen.

Auch die dauerhafte Integration von Menschen mit gesundheitlichen und körperlichen Einschränkungen in alle Beschäftigungsbereiche ist ein Ziel unserer Unternehmenspolitik. Mit einer Schwerbehindertenquote von 7,1 % liegt Fraport seit Jahren über der gesetzlichen Pflichtquote von 5 %. Insgesamt waren 2011 innerhalb des Fraport-Konzerns 1.460 Schwerbehinderte und Gleichgestellte beschäftigt. Mit gezielten Maßnahmen sorgen wir dafür, daß Beschäftigte mit Behinderungen dieselben Chancen wie andere Mitarbeiter haben, ihre Fähigkeiten im Unternehmen voll zu entfalten und in entsprechende Positionen befördert zu werden. Seit 2011 bieten wir beispielsweise spezielle Fortbildungskurse für sehbehinderte Menschen an, solche für hörgeschädigte werden 2012 folgen.

17 Integrationsvereinbarung

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Es ist Fraport ein Anliegen, Unfällen und Krankheiten am Arbeitsplatz vorzubeugen und die Arbeit der Beschäftigten so zu gestalten, dass Gesundheit, Wohlbefinden und Arbeitsmotivation erhalten bleiben. Zwei Ziele stehen dabei im Vordergrund: die kontinuierliche Reduzierung der Arbeitsunfälle und der Ausbau von Gesundheitsprogrammen zur Steigerung der Anwesenheitsquote (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, S. V ff.).

18 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Im Hinblick auf die Arbeitssicherheit erfordern die umfangreichen Bauarbeiten für den Flughafen-Ausbau, die immer ein gewisses Unfallrisiko bergen, besondere Schutzmaßnahmen. Auf der Grundlage der allgemein verbindlichen Baustellenverordnung, die den baulichen Arbeitsschutz wie auch den Sicherheits- und Gesundheitsschutz

regelt, begleitet und berät der Bereich Arbeitsschutz bei Fraport über die gesamte Bauzeit hinweg alle laufenden Projekte. Auf den eigenen Baustellen werden Sicherheits- und Gesundheitschutzkoordinatoren eingesetzt, die sich nicht nur um die Bauaktivitäten selbst kümmern, sondern im Sinne von Vorsorge und Vorbeugung schon bei der Gestaltung des Bauwerks den sicherheitsgerechten Betrieb mit Wartung und Instandhaltung im Auge haben.

Wo Fraport mit externen Bauunternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt.

Die Verantwortung, die Fraport beim Arbeitsschutz übernimmt, wird auch im Umgang mit Leiharbeitnehmern deutlich. Sie sind beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeitern gleichgestellt und durchlaufen bei Fraport eine qualifizierte Einarbeitungsphase. Sollte es dennoch zu einem meldepflichtigen Arbeitsunfall kommen, wird wie mit den Stammbeschäftigten ein sogenanntes Unfallanalysegespräch geführt, um Ursachen des Arbeitsunfalls zu ermitteln und entsprechende Schutzmaßnahmen abzuleiten.

Unfälle sind häufig Folge unangepasster Verhaltensweisen in ungewohnten Situationen. Der extreme Winter Anfang 2010 hatte einen deutlichen Anstieg an Unfällen zur Folge, insbesondere wegen der witterungsbedingt schlechten Bodenverhältnisse. Deshalb wurde der Winterdienst für das Jahr 2011 neu konzipiert. Neben einer Verbesserung der Logistik – größere Mengen Streumaterial, zusätzliche Räumfahrzeuge – wurden Positionsmeister bestimmt, die die Begeh- und Befahrbarkeit ihres Bereichs prüfen und für die Koordination mit dem Winterdienst zuständig sind. Ein Vergleich der Unfallzahlen von 2010 mit 2011 zeigt positive Ergebnisse (vgl. Grafik „Arbeitsunfälle“, s. unten).

Jedes Jahr organisiert der Arbeitsschutz gemeinsam mit dem Gesundheitsmanagement, der Arbeitsmedizin und den operativen Fachbereichen eine mehrmonatige Sicherheitsaktion, die 2011 unter dem Motto „Mit Sicherheit dabei“ stand. Hauptziel ist, die Mitarbeiter über sicheres Verhalten in ihrem Arbeitsumfeld zu informieren, Hinweise auf Unfallrisiken in der Freizeit und im Privatleben sind aber auch Teil dieses Angebots.

Unsere Ziele für 2012:

Reduktion der unfallbedingten Ausfalltage um

5 %

Steigerung der Anwesenheitsquote um

1 %-Punkt



Da die Fraport AG kontinuierlich daran arbeitet, Gefahrenpotenzial zu reduzieren, war das sichere Fahren im Betriebsbereich des Flughafens 2011 ein Themenschwerpunkt.

Auch im Konzern wird das Thema Sicherheit systematisch verfolgt. So wurden zum Beispiel an den bulgarischen Konzern-Flughäfen Varna und Burgas Risikofaktoren im Arbeitsplatzumfeld erfasst. Aus dieser Erhebung wird ein Risikomanagementprogramm abgeleitet und ein Aktionskatalog für 2012 erstellt. 2011 wurde zudem ein Training für Vorgesetzte durchgeführt, um sie für Risiken zu sensibilisieren und es wurde ein Programm zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf dem Vorfeld realisiert.

19 Gesundheitsmanagement

2011 wurde das Projekt „Steigerung der Anwesenheitsquote“ gestartet. Flächendeckend und unter aktiver Einbeziehung der Beschäftigten sollen betriebliche Belastungen, Ressourcen und gesundheitsfördernde sowie motivierende Maßnahmen

identifiziert werden. Das 2010 gesetzte Ziel der Steigerung um 1 Prozentpunkt konnten wir noch nicht erreichen und verlängern den Zeithorizont daher um ein Jahr. Für 2012 sind 60 Gesundheits-Workshops geplant, in denen Faktoren für Fehlzeiten entgegengewirkt werden soll.

Ein Pilotprojekt wurde im Bereich Parkraummanagement durchgeführt. Dieser Bereich ist zuständig für die Bewirtschaftung aller Parkflächen am Flughafen Frankfurt. Nachdem vor einigen Jahren mit Workshops und Folgemaßnahmen eine Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit erreicht werden konnte, zeigte sich 2010 wieder ein Anstieg der Abwesenheitsquote. Von Januar bis März 2011 wurde deshalb eine zweite Workshop-Serie zur Analyse der Arbeitsbelastungen und Gesundheitsbeschwerden sowie zur Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen durchgeführt. Da Stress als häufige Ursache für Fehlzeiten genannt wurde, haben wir die konkreten Belastungen mit einem sogenannten Impuls-Test erfasst, einem bewährten branchen- und tätigkeitsübergreifenden Fragebogen zur Bewertung von Arbeitsbe-

Im Sinne einer kontinuierlichen Förderung des Sicherheitsbewusstseins wurden 2011 in

89
Kursen rund

2.200
Mitarbeiter geschult.



Fraport unterstützt 18
Betriebssportgruppen mit etwa

950

Mitgliedern finanziell, durch die Organisation besonderer Events oder die Bereitstellung einer Sporthalle. Darunter finden sich Ballsportarten, Wassersport, Rad- und natürlich Luftsport.



Arbeitsunfälle

Fraport-Konzern	2010	2011
Unfälle*	669	644
pro 1.000 Mitarbeiter*	31,7	29,3
mit Todesfolge	0	0
Ausfalltage*	11.826	9.189
Fraport AG	2010	2011
Unfälle*	361	292
pro 1.000 Mitarbeiter*	30,16	24,16
mit Todesfolge	0	0
Ausfalltage*	7.960	4.763

* meldepflichtig

Krankenquote und Berufskrankheiten

Fraport-Konzern	2010	2011
Krankenquote (in %)	6,33	5,93
krankheitsbedingt	6,09	5,79
arbeitsunfallbedingt*	0,24	0,14
Berufskrankheiten (Anzahl)	1	0
Fraport AG	2010	2011
Krankenquote (in %)	6,49	6,45
krankheitsbedingt	6,19	6,27
arbeitsunfallbedingt*	0,30	0,18
Berufskrankheiten (Anzahl)	1	0

* ohne Sport-, Wege- und private Unfälle

dingungen in Bezug auf deren Stresspotenziale. Die Ergebnisse hieraus flossen in die Workshops ein. Weitere Projekte zur Erhöhung der Anwesenheitsquote sind ein internetgestütztes Punkte- und Prämiensystem, mit dem zur Teilnahme an gesundheitsfördernden Maßnahmen motiviert werden soll, individuelle Beratungsangebote für psychisch erkrankte Mitarbeiter sowie eine Beratungs-Hotline für Beschäftigte und Führungskräfte bei besonderer Belastung.

In Varna und Burgas wurden 2011 alle Beschäftigten ärztlich untersucht und Arbeitsplätze speziell im Hinblick auf spezifische Risiken analysiert. Aufgrund der Ergebnisse wurden Risikogruppen für bestimmte Erkrankungen identifiziert. Der Gesundheitsstatus dieser Mitarbeiter wird regelmäßig überwacht. Zudem werden ab 2012 Versicherungsleistungen für die Beschäftigten verbessert, um kurative und rehabilitierende Leistungen, die Versorgung im Krankenhaus sowie die Gesundheitskontrolle von Personen in den Risikogruppen zu verbessern.

Aus- und Weiterbildung

Die Berufsausbildung gilt bei Fraport als wertvolles Instrument der Nachwuchskräftegewinnung und ist als erste Stufe der Personalentwicklung im Konzern fest verankert. Mit einem Budget von rund 8,5 Mio Euro wurden im Jahr 2011 rund 350 Auszubildende beschäftigt, 116 davon neu für die Ausbildung in 21 Berufen eingestellt. Für 2012 ist angesichts des zukünftigen Bedarfs an Fachkräften eine Erhöhung auf 138 neue Auszubildende vorgesehen.

20 Unsere Ausbildungsangebote

Zur besseren Bedarfsorientierung wird seit 2010 jährlich eine unternehmensweite Erhebung zum Fachkräftebedarf durchgeführt. Eine gründliche Auswahl der Bewerber und umfassende Ausbildungskonzepte, bei denen sich fachliche Qualifizierung und persönliche Entwicklung der Auszubildenden sinnvoll ergänzen, bilden die Grundlage für eine hohe Ausbildungsqualität. Auslandspraktika bei einer unserer Gesellschaften in Europa, Afrika, Asien oder Südamerika – 2011 für 33 Auszubildende bei durchschnittlich acht Wochen Dauer – bieten zusätzliche Anreize und Erfahrungen. Regelmäßig gute Prüfungsergebnisse und eine Abbrecherquote von weniger als

3 % stehen für eine gute Ausbildungsqualität bei Fraport. Im Anschluss an ihre Ausbildung werden die jungen Menschen garantiert für ein Jahr weiterbeschäftigt, qualifizierte Mitarbeiter werden nach Möglichkeit länger im Unternehmen gehalten.

Auch Weiterbildung wird bei Fraport großgeschrieben. In allen Bereichen und auf allen Ebenen ist es das Ziel, durchschnittlich 2,9 Weiterbildungstage je Stammbeschäftigtem zu sichern.

Um das Ziel zu erreichen, drei Viertel der Führungspositionen der Ebenen 1 bis 4 aus den eigenen Reihen zu besetzen, kommt auch Traineeprogrammen und dem internen Management-Training eine hohe Bedeutung zu. In der Fraport-Academy werden jährlich rund 70 Kurse für Fachspezialisten zur Vorbereitung auf Management-Aufgaben durchgeführt. Darauf aufbauend, bietet das Integrierte Management-Entwicklungsprogramm die Möglichkeit zur weitergehenden Qualifizierung. Mit den Führungskräften werden unter anderem regelmäßig Potenzial Assessment Centers für die weitere Laufbahnentwicklung durchgeführt.

21 Personalentwicklung

Zunehmend bedeutsam wird für uns als international ausgerichteter Konzern auch interkulturelles Lernen. Zum wiederholten Male fanden unter der Leitung einer Vertreterin des Ausbildungswesens der Fraport AG Seminarprogramme in Jeddah, Saudi-Arabien statt. Nicht nur die behandelten Themen – Kundenorientierung, Kommunikation und interkulturelle Kompetenz – stießen auf Interesse, sondern auch die Möglichkeit, diese einmal aus westlicher Perspektive vermittelt zu bekommen. In diesem Jahr sind weitere Seminare geplant.

22 Förderung der kulturellen Vielfalt

2011 wurden

70 %

der Auszubildenden im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Weitere

14 %

wurden erneut befristet angestellt, die restlichen

16 %

beendeten das Arbeitsverhältnis auf eigenen Wunsch.



Neben den fachqualifizierenden Ausbildungsangeboten von Fraport-College und Fraport-Academy steht den Mitarbeitern über das unmittelbare Aufgabengebiet hinaus ein breites Spektrum an Seminaren im Budgetrahmen von

600 Euro

zur persönlichen Qualifikation zur Verfügung. 2011 haben davon wieder

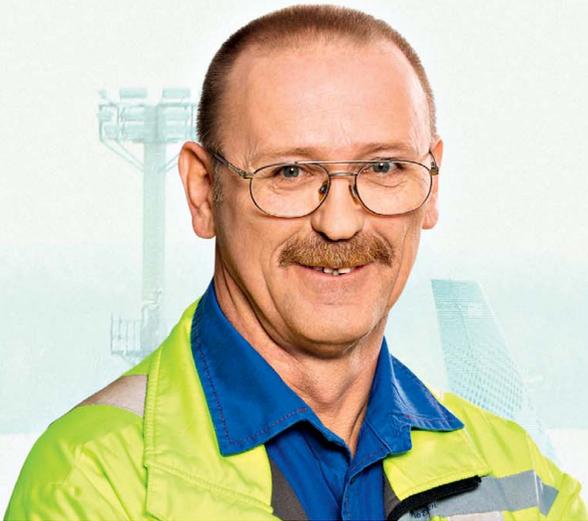
1.186

Beschäftigte Gebrauch gemacht.



„Umweltschutz fängt für mich im Kleinen an: Job-Ticket nutzen, Licht in der Mittagspause ausschalten, PC nach der Arbeit herunterfahren.“

Vera Steinmüller, Property Management, Handels- und Vermietungsmanagement, Fraport AG



„Die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr können wir am besten gemeinsam mit den Fluggesellschaften und allen anderen Teilnehmern der Transportbranche reduzieren.“

Erich Voss, MSR-Klimatechnik, Immobilien- und Facilitymanagement, Fraport AG



„Der umweltfreundliche Flughafen muss erst noch erfunden werden. Aber wir sollten dazu beitragen, die Belastungen für Mensch und Natur so gering wie möglich zu halten.“

Bernd Beuchert, Leiter Grünflächenmanagement, Immobilien- und Facilitymanagement, Fraport AG

Für unsere Umwelt

Fliegen und Flughäfen belasten unsere Umwelt, daran besteht kein Zweifel. Diese Belastungen sind bislang untrennbar verbunden mit den Ansprüchen unserer Gesellschaft hinsichtlich Mobilität und wirtschaftlicher Prosperität und der zunehmenden Globalisierung unseres Lebens auf allen Ebenen. Fraport als Flughafen-Betreiber mit seinem Engagement auf vier Kontinenten und dem Hauptstandort Flughafen Frankfurt, einem der weltweit bedeutendsten Hubs, steht damit vor der Herausforderung, sowohl der wachsenden Nachfrage nach Flugkapazitäten als auch der berechtigten Forderung nach Schonung unserer Umwelt gerecht zu werden. Für uns heißt das, Umweltrisiken zu minimieren und gleichzeitig den Bedürfnissen unserer Kunden und den wirtschaftlichen Erfordernissen so weit wie möglich zu genügen. In unseren Anstrengungen fokussieren wir uns auf die Prioritäten, die wir in unserem Nachhaltigkeitsprogramm (vgl. S. VII-IX ff dieses Berichts) gesetzt haben.

23 Umweltmanagement

Klimaschutz

Der Klimaschutz ist eine der Top-Prioritäten für den Flughafen Frankfurt und gewinnt auch an unseren Standorten außerhalb Deutschlands an Bedeutung. Dabei steht für unseren Standort Frankfurt ein Ziel im Vordergrund aller Bemühungen: die Reduktion der CO₂-Emissionen pro Passagier beziehungsweise pro 100 Kilogramm Fracht. Ein weiteres Ziel ist, zusätzliche CO₂-Emissionen durch unseren Flughafen-Betrieb trotz des erwarteten Anstiegs von Passagier- und Frachtaufkommen zu vermeiden (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Klimaschutz, S. VII). Dies soll mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen erreicht werden. Ein drittes Ziel ist bereits erreicht: Anfang 2012 wurde dem Flughafen Frankfurt Level 3 der **Airport Carbon Accreditation**, einem Programm zum Klimaschutz des Dachverbands der europäischen Flughafen-Betreiber „Airports Council International Europe“ (ACI Europe), zuerkannt.

Ziel des Programms ist es, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem umfassenden CO₂-Management und schlussendlich CO₂-neutralen Betrieb zu ermutigen. Aktuell sind bereits mehr als

50 europäische Flughäfen in dem Programm aktiv. Neben Frankfurt gehören dazu London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam, München, Istanbul-Atatürk und London-Gatwick – insgesamt also sieben der Top Ten der europäischen Passagierflughäfen. Die akkreditierten Flughäfen repräsentieren rund 50 % des gesamten europäischen Passagierverkehrs.

Der Flughafen Frankfurt war im Jahr 2009 der erste Flughafen überhaupt, der im Rahmen des Programms akkreditiert wurde. Für das Upgrade auf Level 3 wurde die Berichterstattung erweitert, um Angaben zu Emissionsquellen, die nach dem „Greenhouse Gas Protocol“ (GHG Protocol) dem „Scope 3“ zuzuordnen sind: Betrieb der Flugzeuge im Stand (Stand- und Probeläufe, Betrieb der Auxiliary Power Units) und im Landing- und Take-off-Zyklus bis 3.000 Fuß, Betrieb von Gebäuden und Abfertigungsfahrzeugen Dritter, Versorgung der Flugzeuge mit Bodenstrom, An- und Abreise von Passagieren und Mitarbeitern sowie Dienstreisen (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Klimaschutz, S. VII).

24 Greenhouse Gas Protocol

Der Flughafen Antalya begann den Akkreditierungsprozess im August 2009 und wurde 2010 für das Level 1 akkreditiert. Mit den im sogenannten Carbon Management Plan beschriebenen Maßnahmen wurde Antalya 2011 das Level 2 zuerkannt. Dazu ist das gezielte Management der CO₂-Emissionen sowie deren Reduktion samt einer entsprechenden Kontrolle Voraussetzung.

25 Airport Carbon Accreditation

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

Beim **Gebäudebestand** konnten Energiesparpotenziale in Höhe von rund 66 Mio Kilowattstunden, also knapp 10 % des gesamten Energieverbrauchs der Fraport AG identifiziert werden. Dies entspricht rund 21.000 Tonnen CO₂, die bis 2020



Aufgestiegen

Frankfurt jetzt auf ACA-Level

2 → 3

Antalya auf ACA-Level

1 → 2

Ambitioniertes Klimaziel

Reduzierung der CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit

(ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um

-30 %

bezogen auf die Infrastruktur der Fraport AG

von 3,7 kg in 2005 auf 2,6 kg in 2020.

eingespart werden sollen, gut 40 % davon allein durch die Sanierung der Lüftungsanlagen in Terminal 1. Im Rahmen der Feinplanung wurde das Einsparpotenzial von 17.500 Tonnen CO₂ auf 8.300 Tonnen CO₂ angepasst. Bereits realisiert wurden etwa 3.000 Tonnen CO₂, in Umsetzung befinden sich rund 1.300 Tonnen CO₂.

Durch die Sanierung der Transitgepäckhalle der Fraport AG soll der Bedarf an Heiz- und Kühlenergie deutlich gesenkt werden. Die Gepäckförderanlage im Untergeschoss besitzt eine Vielzahl von Elektromotoren, deren Abwärme derzeit ganzjährig durch elektrisch betriebene Kältemaschinen abgeführt wird. Im Erdgeschoss dringt durch das ständige Öffnen der Schnellrolltore beim Befahren der Halle mit Gepäck Außenluft in das Gebäude ein, sodass zeitweise Heizbedarf besteht.

Die energetische Optimierung des Gebäudes wurde nun mit Hilfe einer dynamischen Gebäudesimulation geplant. Das neue Energiekonzept sieht vor, die Halle im Erdgeschoss über die Abwärme der Gepäckförderanlage im Untergeschoss zu temperieren. Die anfallende Wärme in der Gepäckförderanlage wird über einen Luftstrom von 50.000 Kubikmeter pro Stunde aus dem Untergeschoss mittels eines Ventilators ins Erdgeschoss transportiert. Um das Eindringen von kalter Außenluft bei geöffneten Hallentoren zu minimieren, werden dort sogenannte Luftschottanlagen (Luftstrahl von oben mit Außenluft als „Lufttor“) angebracht. Auch Zugerscheinungen an den Arbeitsplätzen werden hiermit minimiert. Gegenüber dem ursprünglichen konventionellen Planungsansatz konnten mit Hilfe der ausgefeilten Gebäudesimulation und den daraus resultierenden Maßnahmen rund 3,5 Mio Euro Investitionskosten eingespart werden. Darüber hinaus werden erhebliche Einsparungen an Betriebskosten erwartet.

Einen Anteil von zirka 10 % an den CO₂-Emissionen des Start- und Landezyklus von Flugzeugen hat der Betrieb ihrer Hilfstriebwerke (Auxiliary Power Unit – APU). APU-Einsätze sind in bestimmten, kurzen Phasen des Zyklus kaum vermeidbar, wie zum Beispiel beim Anlassen der Haupttriebwerke. Aber auch an den Gate-Positionen laufen sie häufig weiter, um die Versorgung mit Strom und Klimaluft sicherzustellen. Mit dem Abschalten der APUs könnten Emissionen von CO₂ und weiteren Luftschadstoffen deutlich verringert beziehungsweise vermieden werden. Allerdings

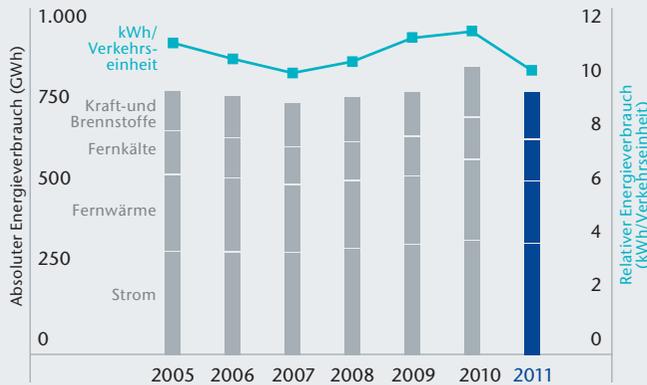
müssten Flugzeuge hierzu – neben dem bereits flächendeckend vorhandenen Angebot stationären, das heißt Terminal-gebundenen Stroms – auch mit stationärer Klimaluft versorgt werden. Testweise soll dies nun im Rahmen eines Pilotprojekts angeboten werden: Der neue Flugsteig A-Plus wird mit einer Pilot-Anlage ausgerüstet, die sogenannte „preconditioned air“ (PCA) für das parkende Flugzeug zur Verfügung stellt. Die Erkenntnisse aus dieser PCA-Testanlage werden in die Planungen für das Terminal 3 und die Weiterentwicklung der bestehenden Anlagen einfließen. Zudem können die Erfahrungen aus Antalya genutzt werden, wo bereits alle 28 Flugsteige mit Versorgungseinrichtungen für Strom und PCA eingerichtet sind.“

Bei **Neubauten** ist eine möglichst hohe Energieeffizienz integraler Bestandteil aller Planungen. Beim Gebäudeteil A-Plus-Finger am Terminal 1, der im Jahr 2012 in Betrieb genommen wird, werden innovative Systeme zu einer Minderung von rund 10.000 Tonnen CO₂ oder rund 40 % pro Jahr gegenüber konventionellen Anlagen führen. Gespart wird sowohl Strom für Beleuchtung und Raumlufttechnik als auch Energie für Kühlung und Beheizung.

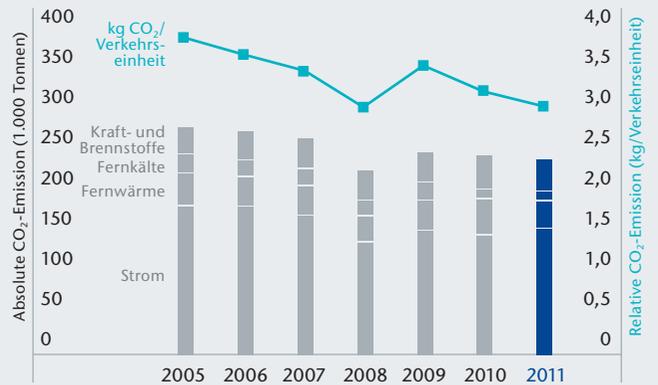
Möglichst effiziente Leuchtmittel sparen einerseits beim Energieverbrauch, andererseits tragen sie weniger zur Erwärmung im Gebäude bei und reduzieren den über weite Teile des Jahres bestehenden Kühlungsbedarf. Das Kühlsystem wurde ebenfalls optimiert, so dass beispielsweise in den Lüftungszentralgeräten die erforderliche Energiemenge zur Abkühlung der Luft halbiert werden konnte.

Ein weiteres Beispiel erfolgreicher Realisierung von Energiesparpotenzialen bei Neubauten ist das neue Gebäude der Bodenverkehrsdienste. Seit Juli 2011 sind hier alle wesentlichen Einsatzzentralen für das Equipment zur Abfertigung von Flugzeugen untergebracht. Fraport-Mitarbeiter koordinieren von hier aus den Einsatz von Gepäck-, Fracht- und Flugzeugschleppern, Bussen und anderen Servicefahrzeugen. Da es sich überwiegend um Computerarbeitsplätze mit entsprechender Abwärme handelt, wurde zur Reduktion des Kühlbedarfs zentrale Rechnertechnik eingesetzt, das heißt, dass sich am Arbeitsplatz nur noch Bildschirm und Tastatur befinden. Die Rechner selbst sind im Serverraum untergebracht, der wesentlich effizienter gekühlt werden kann. Eine aufwendige Dachbegrünung trägt ebenfalls zur Reduktion des

Gesamtennergieverbrauch Fraport AG



CO₂-Emission der Fraport AG



Klimaschutzstrategie – Wie wir den Energieverbrauch senken

Bei Neubauten

Energieeffizienz: Beispiel Feuerwache

90 %

Energieeinsparung gegenüber herkömmlicher Bauweise



Beim Fuhrpark

Ziele Elektromobilität 2015:

20 %

Anteil elektrobetriebener Gepäckschlepper

20 %

Anteil elektrobetriebener Palettenhubwagen

100 %

Anteil elektrischer Förderbänder

Beim Gebäudebestand

Reduzierung von rund

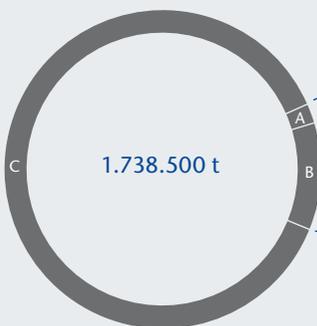
21.000

Tonnen CO₂ bis 2020



CO₂-Footprint Flughafen Frankfurt und Fraport AG

CO₂-Bilanz 2011 Flughafen Frankfurt



CO₂-Bilanz 2011 Fraport AG (Scope 1 und 2)



- 1 66,3 % Stromverbrauch Fraport AG (Scope 2)
- 2 13,7 % Fernwärmeverbrauch Fraport AG (Scope 2)
- 3 14,9 % Betrieb Fahrzeuge und Equipments (Scope 1)
- 4 3,9 % Fernkälteverbrauch Fraport AG (Scope 2)
- 5 0,5 % Betrieb Netzersatzanlagen (Scope 1)
- 6 0,1 % Betrieb Feuerwehrrübungsanlage (Scope 1)
- 7 0,7 % Betrieb Feuerungsanlage (Scope 1)

- A 2,1 % Scope 1 (Eigenverbrauch Fraport AG)
- B 10,9 % Scope 2 (Fremdbezug Energie Fraport AG)
- C 87,0 % Scope 3 (Dritte am Flughafen einschließlich Luftverkehr im Landing- und Take-off-Zyklus)

Energieverbrauchs bei: Im Winter verbessert sie die Wärmedämmung, im Sommer dient sie als Hitzeschild. Und nebenbei verbessert sie die Umweltschutzleistung des Gebäudes unter anderem über die Filterung von Luftschadstoffen und Feinstaub, durch ihre Wasserrückhaltekapazität und als Lebensraum für Tiere. Allein schon der energetische Sparbeitrag lohnt sich: Insgesamt liegt der Energieverbrauch für dieses neue Gebäude um 50 % unter den Vorgaben der Energieverordnung EnEV 2007 und um 20 % unter der EnEV 2009 (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Klimaschutz, S. VII).

Für das neue Terminal 3 ist die Zertifizierung nach dem Goldstandard der Deutschen Gesellschaft für **Nachhaltiges Bauen** sowie möglicherweise weiteren Vorgaben aus internationalen Standards vorgesehen. Für ein optimales Ergebnis wurde ein „Runder Tisch“ eingerichtet, an dem interne wie externe Experten – unter anderem auch Vertreter von Umweltbehörden – Einfluss auf die Energieeffizienz des neuen Gebäudes nehmen sollen. Um konsequent nachhaltig zu bauen, haben wir 2011 eine entsprechende Fachabteilung eingerichtet und

führen dort unter anderem Lebenszyklus-Analysen ein. Im Nachhaltigkeitsprogramm stellt dieser Bereich ein eigenes Handlungsfeld dar (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Nachhaltiges Bauen, S. VII).

²⁶ Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen

In Antalya zeichnen sich die nach dem Engagement von Fraport im Jahr 1998 neu erbauten Terminals durch gute Wärmeisolation, die Nutzung der Dachflächen für Sonnenenergie und automatisierte Beschattungssysteme aus, die den Kühlungsbedarf im Sommer reduzieren. Sensorengesteuerte Beleuchtung sowie automatisierte Systeme für Heizung/Kühlung und andere technische Einrichtungen tragen zu weiteren Energieeinsparungen bei. Auch sonst setzt man für diesen Flughafen auf Energieeffizienz. Die Energieerzeugung erfolgt in einem modernen Blockheizkraftwerk, das dank der Nutzung der Abwärme gegenüber einem konventionellen Kraftwerk einen deutlich höheren Wirkungsgrad und signifikant niedrigere CO₂-Emissionen aufweist.

Seit Anfang Oktober setzt Fraport am Flughafen Frankfurt erstmalig ein Brennstoffzellen-System zur Absicherung eines Stromnetzes ein. Es dient der Notstromversorgung des Areals rund um den CD/CC-Parkplatz vor dem Terminal 1. Bei Stromausfall wird ein unterbrechungsfreier Betrieb der Parkscheinautomaten und die Verfügbarkeit des IT- und Stromnetzwerks für das nahegelegene Kontrollhäuschen gesichert.

Der unternehmenseigene **Fuhrpark** ist für rund 15 % der durch die Fraport AG verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich. Zur Reduktion wird neben der Beschaffung energieeffizienter Fahrzeuge auch auf alternative Antriebe gesetzt. Elektromobilität ist das Schlagwort, denn Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind prädestiniert für den Einsatz am Flughafen mit den dort vorherrschenden Kurzstreckenverkehren. Außerdem tragen sie zur Begrenzung der Luftschadstoffbelastung bei (vgl. „Luftqualität“). Diese Antriebstechnik ist insbesondere für Spezialfahrzeuge zur Flugzeugabfertigung wie beispielsweise Schleppfahrzeuge, Förderbandwagen oder Palettenhubwagen eine interessante Option, zumal diese Fahrzeuge einen großen Anteil an den CO₂-Emissionen der Fraport-Fahrzeugflotte haben. Etwa 10 % aller Vorfeldfahrzeuge verfügen bereits über einen Elektroantrieb. Von den Förderbandwagen werden 90 % elektrisch angetrieben. Der Elektroantrieb ist dabei der dieselbetriebenen Variante

39 → **41 %**

aller Passagiere nutzten
2011 Bus und Bahn
zur An- und Abreise
zum und vom
Flughafen Frankfurt.



Intermodalität

ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren
am Standort Frankfurt
Fernbahnhof

174

Hochgeschwindigkeitszüge pro Tag

Regionalbahnhof

223

S-Bahnen und Regionalzüge täglich

Busbahnhof

240

Bus-Abfahrten pro Tag im öffentlichen
Regional- und Nahverkehr



nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch überlegen. Im Bereich der Bodenabfertigung wird seit 2010 erfolgreich ein elektrisch angetriebener Palettenhubwagen eingesetzt. In der zweiten Jahreshälfte 2011 sind die ersten Gepäckschlepper mit serieller Hybridtechnik hinzugekommen. Bis 2015 soll der Anteil batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge beider Typen bei 20 % liegen.

Auch im Bereich der Personenkraftwagen strebt Fraport für die nächsten Jahre die Beschaffung von Elektrofahrzeugen an. Deren Tauglichkeit als Dienstfahrzeuge wird unter anderem im Rahmen eines e-Carpool-Pilotprojekts getestet. Hauptziel bei der Einrichtung eines Fahrzeug-Pools ist die mittel- bis langfristige Reduktion der vorzuhaltenden Fahrzeuge; dies gilt zunächst für ein zentrales Verwaltungsgebäude. Mit Hilfe eines innovativen Nutzungskonzepts wird außerdem die Auslastung der Fahrzeuge verbessert, was sich positiv auf deren Wirtschaftlichkeit auswirkt. Ergänzt wird dieser Ansatz um Möglichkeiten, die Elektrofahrzeuge mittels eines „Solarcarport“ mit Strom zu versorgen. Hierbei versorgen auf einem als Garage dienenden Pultdach installierte Solarzellen das Elektroauto entweder direkt mit Strom oder der erzeugte Strom wird in das Energieversorgungsnetz eingespeist. Parallel zu diesem Projekt wird sukzessive ein ausreichend dimensioniertes Versorgungsnetz von Ladestationen an gut erreichbaren Stellen auf dem Flughafen-Gelände aufgebaut.

Angesichts der hohen Priorität des Klimaschutzes für Fraport und im Hinblick auf die vielfältigen Aktivitäten und Investitionen zur Reduktion der CO₂-Emissionen steigt die Bedeutung ihrer systematischen Erfassung und Kontrolle. Entsprechend hat Fraport mit dem Aufbau eines umfassenden **CO₂-Controllings** begonnen. 2011 wurde das Konzept entwickelt, ab 2012 erfolgt die schrittweise Einführung für den Flughafen Frankfurt (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Klimaschutz, S. VII).

Im Hinblick auf den Klimaschutz ist auch die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, die **Intermodalität**, ein Ziel von Fraport, damit der Flughafen für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist. Hierzu arbeiten wir eng mit anderen Verkehrsträgern zusammen. Zudem betreiben wir Initiativen für eine unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimalere Frachtlogistikette in der CargoCity und die Verlagerung von Luftfrachtersatzverkehr von der Straße auf die

Schiene. Denn mit steigenden Frachtmengen nimmt auch deren An- und Abtransport zu – vor allem über die Straße. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll usw. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo-Community-Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 beginnt das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Intermodalität, S. XIII).

27 Klimaschutz

Luftqualität

Im Sinne von Flughafen-Nachbarn und -Beschäftigten kümmert sich Fraport kontinuierlich um den Erhalt beziehungsweise die Verbesserung der Luftqualität. Das Ziel ist die Reduktion der Luftschadstoffemissionen aus dem Betrieb der Flugzeuge und des Flughafens.

Die Flugzeug-Emissionen können wir nur indirekt beeinflussen. Fraport erhebt emissionsabhängige Flughafen-Entgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoff, um den Fluggesellschaften finanzielle Anreize für den Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu geben.

28 Flughafen-Entgelte

Eine weitere Möglichkeit, die Emissionen der Flugzeuge zu reduzieren, ist das Abschalten der APUs auf den Parkpositionen. Dies würde ermöglicht durch das stationäre Angebot von Pre-Conditioned-Air (stationärer Klimaluft), dessen Erprobung im Bereich A-Plus geplant ist (vgl. Abschnitt „Klimaschutz, S. 24).

Außerdem arbeiten wir kontinuierlich an einer Reduktion der Roll- und Wartezeiten von Flugzeugen. Dazu dient unter anderem das Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), ein Verfahren zur besseren Koordination der Bodenprozesse. Im Flughafen-Betrieb kommen beim Abfertigen von Flugzeugen mobile Arbeitsmaschinen auf dem aktuellen Stand der Technik zum Einsatz. Neue Software-Instrumente sollen zukünftig die Abfertigungsprozesse optimieren und so unter

Alle

28

Flugsteige in Antalya sind mit Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA) ausgerüstet.



anderem Leerfahrten vermeiden. Weiteres Potenzial liegt in der Umstellung des Fuhrparks auf schadstoffarme und elektrische Antriebe.

Zur Planung und Kontrolle von weiteren Maßnahmen ist – wie bei CO₂ – die systematische Inventarisierung relevanter Luftschadstoffemissionen wichtig. Um künftig auch die übrigen Standortemissionen, insbesondere die der Fraport AG, regelmäßig und systematisch zu erfassen, wird nun eine entsprechende Methodik entwickelt. Diese stützt sich auf Modellierungsansätze aus den externen Ausbaugutachten, internen Ansätzen sowie auf jeweils aktuelle Betriebsdaten. Angestrebt ist ein Detaillierungsgrad, der es auch zulässt, Minderungspotenziale zu quantifizieren und den Erfolg von Maßnahmen abzubilden. Die Konzeptphase begann im Oktober 2011. Erste Teilergebnisse werden 2012 erwartet (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Luftqualität, S. IX).

29 Luftqualität

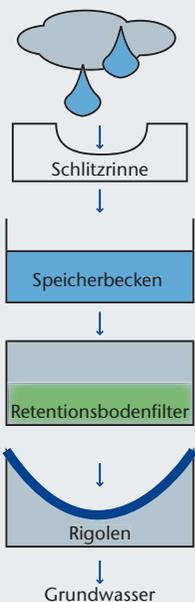
Natur- und Ressourcenschutz

Der Ausbau und Betrieb des Flughafens geht mit einem großflächigen Eingriff in die Natur einher. Deshalb ist es eines unserer Unternehmensziele,

die **Biodiversität** auf dem Flughafen-Gelände sowie in dessen Umgebung zu erhalten und zu fördern. Als Plattform für Zehntausende von Menschen, Start- und Landeplatz für Hunderte von Flügen und Transportdrehscheibe für Tausende von Tonnen an Waren pro Tag ist der Flughafen außerdem ein Ort intensiver Ressourcennutzung. Hierbei so schonend wie möglich vorzugehen, gehört ebenfalls zu unseren Zielen. Wir setzen dabei auf die bestmögliche Schonung der Ressource Wasser für den gesamten Flughafen sowie eine Reduzierung des Abfallaufkommens und eine hohe Verwertungsquote innerhalb der Fraport AG.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zum Planfeststellungsverfahren wurden **Flora und Fauna** am Flughafen Frankfurt und in seinem Umfeld detailliert erfasst. Seit Jahren werden zudem Bestandserhebungen unter anderem von Vögeln durchgeführt. 2011 hat die Fraport AG auf freiwilliger Basis an einem sogenannten Biodiversitäts-Check teilgenommen, den die Bodensee-Stiftung und der Global Nature Fund durchführten. Deren Beurteilung stützte sich auf unsere Umwelt- und Nachhaltigkeitsberichte sowie unsere Antworten auf zahlreiche weiterführende Fragen. Aus dem Check resultierte eine Reihe von Empfehlungen, die wir prüfen und umsetzen beziehungsweise in

Qualifizierte Entwässerung Landebahn Nordwest



Quelle: Frankfurter Societäts-Medien GmbH



Abfall

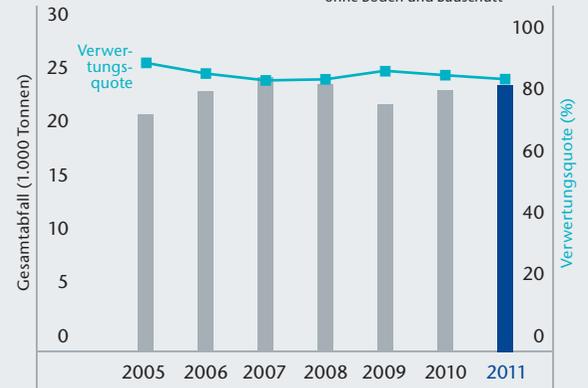
Die Abfall-Verwertungsquote der Fraport AG blieb bei rund

83 %

auf einem sehr hohen Niveau.

Gesamtabfall*/Verwertungsquote Fraport AG

* ohne Boden und Bauschutt



vielen Bereichen bereits umgesetzt haben.

- 30 Broschüre „Ökologische Maßnahmen zum Flughafen-Ausbau – aktiv für die Natur“
- 31 Biodiversitäts-Check

Darüber hinaus fördern wir mit dem Umweltfonds Projekte in der Region, die den Erhalt und die Förderung der Biodiversität zum Ziel haben.

Beim Umgang mit dem „Schutzgut Wasser“ geht es zum einen um die Steuerung des Verbrauchs und zum anderen um die Qualität des Wassers, das über das Areal des Flughafens ins Ökosystem eintritt. Fraport hat sich beim Neubau der Landebahn Nordwest für eine „qualifizierte Entwässerung“ mit innovativen Entwässerungsanlagen entschieden. Das Niederschlagswasser von Lande- und Rollbahnen fließt über seitlich angeordnete Schlitzrinnen und ein rund 23 Kilometer langes Kanalnetz zu drei Pumpwerken und von dort in zwei unterirdische Speicherbecken mit jeweils 12.500 Kubikmetern Fassungsvermögen. Sukzessive wird es dann über Filter mit einer Gesamtfläche von 20.000 Quadratmetern geleitet und im Winter von Enteisungsmitteln gereinigt. Online-Messgeräte überwachen dabei ständig die Qualität des Niederschlagswassers. Sind die strengen Qualitätsvorgaben eingehalten, so kann das Wasser endgültig über zwei Rigolenkörper mit über 600 Kubikmeter Fassungsvermögen versickern. Pro Tag können auf diesem Weg bis zu etwa 4.300 Kubikmeter gereinigtes Niederschlagswasser dem Grundwasser zugeführt werden. Allein für die Entwässerungsanlagen der neuen Landebahn Nordwest hat Fraport 22,75 Mio Euro investiert.

Im Winter fällt auf dem Flughafen generell Niederschlagswasser an, das mit Flugzeugenteisungsmitteln und Betriebsflächenenteisungsmitteln belastet sein kann. Die Mittel sind biologisch abbaubar. Ab 2012 wird Niederschlagswasser mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter zurückgehalten und in kommunalen Kläranlagen behandelt. Die dazu erforderlichen baulichen Maßnahmen werden zurzeit realisiert.

Im Zuge der Optimierung des bestehenden Entwässerungssystems und des Flughafen-Ausbaus wird dabei schrittweise die Rückhaltekapazität für Niederschlagswasser insgesamt von 89.590 Kubikmetern im Jahr 2004 auf 204.190 Kubikmeter bis zum Jahr 2013 erhöht.

Im Südbereich des Flughafens betreibt Fraport eine eigene Kläranlage, deren Kapazität bis 2013 von 11.000 Einwohnergleichwerten (EGW) für eine Schmutzwassermenge von rund 540.000 Kubikmetern pro Jahr auf 100.000 Einwohnergleichwerte ausgebaut wird. Hier wird zukünftig Schmutzwasser aus dem gesamten Südbereich einschließlich des geplanten Terminal 3 und den dort befindlichen Gebäuden sowie mit Enteisungsmitteln versehene Niederschlagswasser von den Flugbetriebsflächen behandelt.

In Lima wird die Qualität von Grund- und Trinkwasser regelmäßig kontrolliert. Die Einsparung von Wasser – für das Jahr 2011 waren 2 % vorgesehen – ist eines der zentralen Umweltziele, das mit 8 % weniger Verbrauch pro Verkehrseinheit erreicht wurde.

Auch an unseren Flughäfen in Varna und Burgas setzen wir Maßnahmen zur Abtrennung und sachgemäßen Behandlung von Enteisungsmitteln um. Neben der Einrichtung von speziellen Enteisungsflächen und der Entwicklung technischer Systeme werden auch bauliche Veränderungen realisiert wie die Konstruktion eines Runway-Drainage-Systems in Varna, das bereits zu 90 % fertiggestellt ist. Im Rahmen der Umsetzung des Umweltprogramms und als Teil des Abfallmanagementprogramms steht für 2012 für beide Flughäfen die Einführung neuer Methoden zur Bahnenteisung an.

Im Rahmen der Weiterentwicklung einer zukunftsorientierten, ressourcenschonenden Abfallstrategie werden neue Maßnahmen und Systeme entwickelt. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben war die Fraport AG verpflichtet, in Frankfurt ein elektronisches Nachweisverfahren für die Entsorgung gefährlicher Abfälle einzuführen. Parallel dazu wurde eine spezielle Abfalldatenbank für alle **Abfälle** der Fraport AG sowie der aus den Flugzeugkabinen übernommenen Abfälle (keine Catering-Abfälle) installiert. Mit Hilfe dieser Datenbank sollen in Zukunft die Stoffströme des Abfalls detaillierter erfasst und ausgewertet werden. Dadurch wird langfristig Abfall in größerem Ausmaß vermieden und die stoffliche Verwertung verbessert.

- 32 Umwelterklärung 2011
- 33 Natur- und Ressourcenschutz
- 34 Broschüre „Vom Abfall zum Rohstoff“
- 35 Aktuelle Abfalldaten



„Ich glaube, dass Fraport den Menschen hier in der Region mehr gibt als man der öffentlichen Diskussionen um den Flughafen entnehmen kann. Ich bin jedenfalls stolz, wenn ich sehe, was Fraport so alles unterstützt.“

Maximilian Hoeffler, Rettungsassistent, Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit, Klinik/Rettenungsdienst, Fraport AG



„Mit einem umfassenden Programm zum passiven Schallschutz sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes tun wir unser Möglichstes, um die Belastung für vom Fluglärm Betroffene einzudämmen.“

Max Conrady, Leiter Umweltauswirkungen Lärm und Luft, Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit, Fraport AG



„Sponsoring und Spenden von Unternehmen für soziale Zwecke sind wichtig. Aber auch jeder Einzelne, ob berufstätig oder pensioniert, kann mit seinem Engagement für andere Sinnvolles leisten.“

Shivadas S. Pattanath, pensionierter Beschäftigter, Marketing, Fraport AG. Für sein Engagement für Alte und Behinderte 2007 mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet.

Für die Gesellschaft

„Not in my backyard!“ oder frei auf Deutsch: Nicht vor meiner Haustür! Unter diesem Schlagwort wird die gesellschaftliche Diskussion um viele neue Technologien und Einrichtungen geführt. Auch Flughäfen gehören hierzu. Sie sind aus unserer Welt nicht mehr wegzudenken und für viele ist ein Großflughafen wie der in Frankfurt sogar ein im positiven Sinn aufregendes Erlebnis – ob als Reisender oder Besucher. Kritik und Betroffenheit setzen am häufigsten dort ein, wo Flughafen-Nachbarn auf Dauer den negativen Begleiterscheinungen des Luftverkehrs ausgesetzt sind. Fraport steht hier im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für Zehntausende von Arbeitsplätzen sowie der Bedeutung für die exportorientierte Wirtschaft Deutschlands und die Prosperität der Rhein-Main-Region und der Belastung, insbesondere durch Fluglärm, unter der die Anwohner zu leiden haben. Daraus leiten wir eine besondere Verpflichtung unseren Nachbarn gegenüber ab.

36 Flughafen und Region

Allianz für mehr Lärmschutz

Mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21. Oktober 2011 hat der Flughafen Frankfurt sein Bahnsystem um eine vierte Bahn erweitert. Gleichzeitig wurde ein neues Nutzungskonzept eingeführt: Während im früheren Drei-Bahnen-System die beiden Parallelbahnen gleichermaßen für Starts und Landungen genutzt wurden, werden nun im Regelbetrieb die beiden äußeren Parallelbahnen für Landungen und die mittlere Parallelbahn sowie die Startbahn 18 für Starts genutzt. Dies machte eine Anpassung des An- und Abflugstreckensystems erforderlich. Die hierfür bereits im März 2011 erfolgte Verschiebung der Gegenanflugstrecken führte im Laufe des Jahres zu veränderten Betroffenheiten.

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn nahm der Flugverkehr zwar zunächst nicht zu, aber lokal kam es zu deutlichen Belastungszunahmen. Ein Anstieg der Fluglärmbelastung ist in erster Linie unter beziehungsweise im Nahbereich der neu hinzugekommenen Südumfliegungsstrecken (bei Westwind: Rüsselsheim-Südost, Nauheim, Trebur) sowie unter den Anfluggrundlinien der neuen Landebahn Nordwest (bei Ostwind: Flörsheim-Nord,

Hochheim-Süd, Gustavsburg, Teile von Mainz; bei Westwind: Frankfurt-Süd, insbesondere Lerchesberg, Teile von Offenbach) festzustellen.

Die Situation der von Fluglärm Betroffenen ernst nehmend, haben Vertreter von Luftverkehrswirtschaft, Landesregierung und Region Ende Februar 2012 ein weiteres Maßnahmenpaket vorgestellt, mit dem Fluglärmwirkungen insbesondere für hochbetroffene Anwohner gemindert, die Zahl der Betroffenen gesenkt und der Fluglärm reduziert werden soll: „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“.

Für Maßnahmen, die vor allem dem passiven Schallschutz bei privaten Haushalten und schutzwürdigen öffentlichen Einrichtungen zu Gute kommen, wird ein Regionalfonds mit Mitteln von insgesamt rund 265 Mio Euro aufgelegt. Darüber hinaus stockt Fraport das freiwillige Immobilienprogramm Casa mit zusätzlichen Mitteln um rund 70 Mio Euro auf. Um den Fluglärm und die Zahl Betroffener zu reduzieren, wurden 19 einzelne Maßnahmen aus dem Spektrum des aktiven Schallschutzes wie „höher fliegen“, „Lärmpausen schaffen“, „leiser fliegen“ und „Intensivierung der Forschung“ beschlossen, die zum Teil schon im Jahr 2012 umgesetzt oder gestartet werden. Dazu gehört auch, dass das Fluglärm-Monitoring des Umwelt- und Nachbarschaftshauses um ein Airline-bezogenes Performance-Monitoring erweitert wird. Es schafft Transparenz darüber, wie gut die Fluggesellschaften lärmarme An- und Abflugverfahren einhalten.

37 Pressemitteilung der Landesregierung

Schallschutz

Bei allen Maßnahmen ist die komplexe Situation des Flughafens Frankfurt zu berücksichtigen. Allein die hohe Verkehrsdichte in Verbindung mit der absoluten Priorität der Sicherheit bedingen, dass jeder Vorschlag sorgfältig geprüft und in seinen Wechselwirkungen mit dem Gesamtsystem analysiert und bewertet werden muss. Alle Veränderungen in Frankfurt müssen beispielsweise im Rahmen der Harmonisierung des Europäischen Luftraums betrachtet werden, an dem die DFS eng mit den Beneluxstaaten, Frankreich und der Schweiz zusammenarbeitet.



Im Zuge des Maßnahmenpakets „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ haben Vertreter von Luftverkehrswirtschaft, Landesregierung und Region unter anderem einen Regionalfonds mit insgesamt rund

265 Mio

Euro vor allem für den passiven Schallschutz aufgelegt. Darüber hinaus stockt Fraport das freiwillige Casa-Programm um rund

70 Mio

Euro auf.

Im Rahmen der vor Eröffnung der neuen Landebahn ergriffenen Maßnahmen zum **aktiven Schallschutz** werden bereits seit Anfang 2011 neue, lärmmentlastende Flugverfahren für die Region rund um den Flughafen erprobt. Sie wurden von einer im Forum Flughafen und Region (FFR) angesiedelten Expertengruppe aus Vertretern von Kommunen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, Flughafen, Politik und Wissenschaft entwickelt. Ziel des aktiven Schallschutzes ist es, den Lärm direkt an der Quelle zu reduzieren, die Lärmimmission am Boden insbesondere für hoch belastete Gebiete zu mindern und für eine bessere Verteilung der Lärmbelastung zu sorgen. Ein erstes Maßnahmenpaket umfasste sieben lärm-mindernde Verfahren. Neben der kontinuierlichen Mitarbeit in der Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“ haben wir für Konzeption und Durchführung von zwei der Maßnahmen die Verantwortung übernommen.

DROps – Dedicated Runway Operations

Das Verfahren sieht eine von der Betriebsrichtung abhängige Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen oder Abflugrouten vor, so dass sich insgesamt eine geringstmögliche Belastung für die Anwohner ergibt und Lärmpausen entstehen. Es wurde vor dem Nachtflugverbot in der Zeit von 23 bis 5 Uhr angewendet. DROps „early morning“ ist die zeitliche Ausdehnung des ursprünglichen Verfahrens bis 6 Uhr. Die Realisierung der betrieblichen Voraussetzungen kann voraussichtlich Ende 2012 erfolgen.

Die **Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad** gegenüber dem bisherigen Winkel

vergrößert im Anflugbereich auf die Landebahn Nordwest den Abstand zu besiedelten Gebieten und soll dadurch die Lärmbelastung reduzieren.

Fraport hat das erforderliche Instrumentenlandesystem an der Landebahn Nordwest bereits installieren lassen. Die notwendigen Genehmigungen stehen noch aus und es sind Nachweise zu erbringen, dass der erhöhte Anfluggleitwinkel den sicheren Betrieb nicht gefährdet. Es ist unser Ziel, im Verlauf des Jahres 2012 mit dem erhöhten Anflugwinkel in Betrieb zu gehen.

38 Aktiver Schallschutz

Im Oktober 2011 wurden vom Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium aufgrund der strengsten gesetzlich anwendbaren Grenzwerte Schutzzonen festgelegt, in denen Bewohner Anspruch auf **passiven Schallschutz** haben. Unter Berücksichtigung der neuen Landebahn Nordwest und der veränderten Betriebsbedingungen haben demnach rund 86.000 Haushalte dem Grunde nach Anspruch auf passiven baulichen Schallschutz. Für bisher nicht direkt überflogene Siedlungsgebiete im Anflugbereich auf die neue Landebahn Nordwest hat Fraport angeboten, die gesetzlich erst später erforderlichen Maßnahmen zeitlich vorzuziehen.

39 Passiver Schallschutz

Von der Erweiterung des Flughafens Frankfurt und Veränderungen des Betriebs besonders betroffen sind diejenigen, die vor der Diskussion des Ausbaus ein Haus oder eine Wohnung gekauft

oder gebaut hatten und deren Heim nun in der Einflugschneise liegt. Im Rahmen des **Casa-**Programms kauft Fraport Wohnimmobilien, die besonders niedrig, das heißt mit weniger als 350 Metern, überflogen werden oder zahlt den Eigentümern eine Entschädigung. Der Ankaufspreis der Immobilien wird durch unabhängige Experten auf der Grundlage der Gegebenheiten vor der Flughafen-Erweiterung festgelegt, die alternative Entschädigung richtet sich nach der Lage der Immobilie und ihrer Entfernung von der durch Überflüge betroffenen Kernzone.

40 Fraport Casa-Programm

Zur Erfassung der neuen Gegebenheiten hat Fraport auch das **Fluglärmmonitoring** ausgebaut. Im September 2011 wurde das Messstellennetz um zwei zusätzliche Stationen auf 28 erweitert. Die neuen Messstellen sind nahe der Anfluggrundlinie auf die neue Landebahn Nordwest platziert, um die Entwicklung der Fluglärmbelastung und den Effekt von lärmindernden Maßnahmen dort überwachen zu können. Mobile Messungen in Gemeinden rund um den Flughafen ergänzen das Monitoring. Die Fraport AG informiert seit Jahren umfassend über die Messergebnisse der eigenen Fluglärmmessstationen, über Routenbelegungen, Betriebsrichtungsverteilung und vieles mehr (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, S. X, Schallschutz). Das Monitoring ist wie alle Informationen ein Beitrag zur Versachlichung der Diskussion und damit Voraussetzung für unsere Bemühung, pragmatische Lösungen beziehungsweise Verbesserungen für die aktuellen Belästigungen zu finden.

Ergänzend zum Fluglärmmonitoring der Fraport AG bietet auch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus im Forum Flughafen und Region (UNH) ein weitgefassstes Informationsangebot hierzu. Dabei werden die Messdaten des Flughafens zusammen mit denen von kommunalen Stationen sowie UNH-eigene Stationen zusammen mit Flugbewegungsdaten im Internet visualisiert. Das Monitoring dient insbesondere der Information der Bevölkerung. Interessierte Anwohner können nachvollziehen, wo und in welchen Höhen geflogen wird und welche Schallpegel erreicht werden, und das nahezu in Echtzeit.

Um die Entwicklung der Fluglärmbelastung in der Nachbarschaft des Flughafens zu dokumentieren, haben wir ein eigenes Monitoringsystem entwickelt.

Es basiert auf dem international gebräuchlichen Lärmmaß Tag-Nacht-Pegel (Ldn) von 60dB (A), das auf Fluglärm ebenso angewendet wird wie auf Straßen- und Schienenlärm. Es handelt sich hierbei um einen 24-Stunden-Pegel, bei dem die nächtliche Lärmbelastung zehnfach gewichtet wird. Das Monitoringsystem definiert eine Fluglärmkontur, innerhalb derer Fraport jährlich die Anwohnerzahl ermittelt.

Diese Konturen können variieren durch betriebliche Veränderungen (Verkehrsentwicklung, Flugzeugmix, Nutzung der Bahnen und Flugstrecken) sowie Maßnahmen des aktiven Schallschutzes und durch die schwankende Nutzungsverteilung der Betriebsrichtungen des Start- und Landebahnensystems. Um den Einfluss der Wetterverhältnisse auf die berechneten Fluglärmkonturen zu eliminieren, stellen wir im Rahmen dieses Monitorings auf die langjährige mittlere Betriebsrichtungsverteilung ab. Genaue Informationen zu der Entwicklung der Zahlen finden Sie auf der Fraport-Homepage in unserer Rechnungslegung.

41 Fluglärmmonitoring

Angesichts der intensiv geführten Diskussionen zum Thema Fluglärm bemüht sich Fraport verstärkt auch um den persönlichen **Dialog mit den Betroffenen**. Wir sind mit dem Infobus in den Städten und Gemeinden rund um den Flughafen unterwegs und stellen uns den Fragen der Anwohnerinnen und Anwohner. Ebenso nehmen Unternehmensvertreter regelmäßig zum Beispiel an Podiumsdiskussionen und Bürgerversammlungen teil und das Fraport-Infofon ist sieben Tage in der Woche rund um die Uhr besetzt.

42 Infoservice Fluglärm

Wir möchten die Diskussion auch fachlich vertiefen. Die Wirkung von Fluglärm auf Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen ist noch nicht in wünschenswertem Maß erforscht. Die Fraport AG unterstützt deshalb eine umfangreiche Lärmwirkungsstudie des Forums Flughafen und Region im Rhein-Main-Gebiet und an Vergleichsstandorten um die Flughäfen Berlin, Köln/Bonn und Stuttgart. Die Studie hat das Ziel, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms vom Luft-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung zu erhalten. Die Bearbeitung erfolgt durch

Für Maßnahmen des passiven Schallschutzes und das Casa-Programm wird die Fraport AG in den nächsten Jahren rund

270 Mio
Euro aufwenden.



Forschungs- und Fachinstitutionen der Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaften, Akustik und Physik und ist über einen längeren Zeitraum angelegt. Mit ersten Ergebnissen ist im Jahr 2013 zu rechnen.

Gesellschaftliche Verantwortung

Als großer Arbeitgeber und internationales Unternehmen mit Wachstumsambitionen in einer dynamischen und volkswirtschaftlich wichtigen Branche wie der Luftverkehrsindustrie nehmen wir eine bedeutende gesellschaftliche Rolle ein. Mit der **wirtschaftlichen Wertschöpfung** leisten wir einen wesentlichen Beitrag zu den privaten Einkommen und zur Finanzierung öffentlicher Leistungen. So haben wir 2011 allein rund 900 Mio Euro für Löhne und Gehälter sowie 100 Mio Euro direkte Steuern gezahlt (im Detail siehe Grafik „Unsere Wertschöpfung“). Im Jahr 2011 wurden, unter anderem für den Ausbau des Flughafens Frankfurt, 55.148 Aufträge mit einem Volumen von 926,4 Mio Euro vergeben, rund 58 % davon gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet.

43 Gesellschaftliche Verantwortung

Darüber hinaus kommen wir unserer Verantwortung der Gesellschaft gegenüber auch mit

einem umfangreichen Spenden- und Sponsoring-Engagement nach. 2011 haben wir rund 580 Projekte mit **Spenden** gefördert, mehrheitlich pädagogische und integrative Maßnahmen. Hierzu gehören Programme zur Bildung von Kindern und Jugendlichen, speziell aus sozial schwachen Familien, und Maßnahmen zur Sucht- und Gewaltprävention.

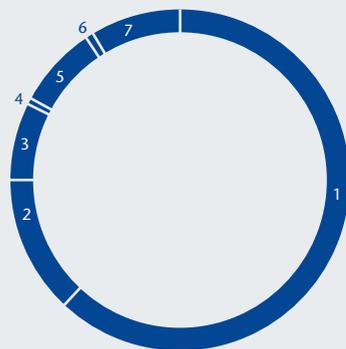
Gefördert haben wir auch medienpolitische Initiativen wie „Zeitung in der Grundschule“, ein Projekt des IZOP-Instituts und der Frankfurter Neuen Presse, sowie den Schülerwettbewerb „Jugend recherchiert – Zukunftsfähiger Luftverkehr“ in Kooperation mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ). Letzterer wurde als Dekade-Projekt „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet und aus den Mitteln unseres Umweltfonds finanziert.

- 44 Projekt „Jugend recherchiert“
- 45 Umweltfonds
- 46 Umweltpädagogische Förderung

Neben umweltpädagogischen Projekten werden über dieses Förderinstrument insbesondere der Erhalt und die Weiterentwicklung der Biodiversität in der Rhein-Main-Region sowie Projekte zu Klimaschutz und Klimawandel, beispielsweise in Zusammenarbeit mit dem Max-Planck-Institut für Chemie,



Unsere Wertschöpfung



1	62,1 %	906,3 Mio €	Beschäftigte (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben)
2	13,1 %	191,7 Mio €	Kreditgeber (Zinsaufwand)
3	7,0 %	102,0 Mio €	Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern)
4	0,6 %	8,6 Mio €	Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring usw.)
5	7,9 %	115,4 Mio €	Aktionäre (Dividende)
6	0,7 %	10,4 Mio €	Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss
7	8,6 %	125,0 Mio €	Unternehmen (Rücklagen)

Wie im vergangenen Jahr sponsorte die Fraport AG auch 2011 rund

400

Vereine, Veranstaltungen und Initiativen.



Umweltfonds Gesamtförderung 1997–2011

(Mio €/Anteil in %)

Regionalpark	13,7	45,7 %
Umwelt- und Naturschutz	7,6	25,5 %
Umweltbildung	5,8	19,3 %
Forschung	2,9	9,5 %

unterstützt. In den vergangenen 14 Jahren wurden entsprechende Initiativen mit rund 30 Mio Euro gefördert. Größtes einzelnes Förderprojekt ist der Regionalpark RheinMain. 2011 haben wir das Ziel definiert, den Bekanntheitsgrad des Regionalparks deutlich zu verbessern. Mit entsprechenden Aktivitäten wurde sofort begonnen, 2012 ist eine Vielzahl von weiteren Projekten geplant (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm, Regionales Engagement, S. X).

47 Regionalpark RheinMain

Zukünftig wird sich der Umweltfonds noch stärker als bisher den Themen Biodiversität und Klimaschutz widmen. Bis 2014 sind mehr als die Hälfte der finanziellen Mittel für entsprechende Projekte vorgesehen. Das umweltpädagogische Angebot des Umweltfonds für Schulen und andere Institutionen wird beibehalten.

Neben den Spendenmitteln profitieren zahlreiche Aktivitäten und Vereine in der Region um den Flughafen Frankfurt auch von unserem **Sponsoring**. Seit Jahren schon sind wir beispielsweise Hauptsponsor des Deutschen Jazzfestivals, unterstützen das Rheingau Musik Festival, die Weilburger Schlosskonzerte, die Alte Oper, das Schauspiel und die Oper Frankfurt. Mit den Museen Städel, Schirn und Liebieghaus unterhalten wir Partnerschaften zur Förderung kunstpädagogischer Programme

für Kinder und Jugendliche. Viele Vereine des Breisports werden insbesondere im Jugendbereich gesponsert.

48 Engagement und Sponsoring

Auch an unseren Konzern-Standorten sind uns die gutnachbarschaftlichen Beziehungen ein Anliegen. Unsere Tochtergesellschaft in Peru, die Lima Airport Partners (LAP), hat dabei 2011 entschieden, alle Kräfte zu bündeln und über Sponsoring und den persönlichen Einsatz von Management und Mitarbeitenden den Westnell-Kindergarten zu unterstützen. Der Schwerpunkt liegt in der Übernahme der Schulkosten für einen Teil der Kinder. Sie stammen aus zwei der ärmsten Stadtteile Limas und erhalten im Kindergarten Vorschulunterricht, der ihnen die Möglichkeit einer guten schulischen Ausbildung eröffnet. Das LAP-Engagement für 2012 ist schon geplant: Vorgesehen sind Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen der Kindergarteneinrichtungen bis hin zu medizinischen Untersuchungen der Kinder. Viele unserer Mitarbeiter – auch an den Konzern-Flughäfen Antalya sowie Varna und Burgas – leisten wertvolle Arbeit in gemeinnützigen Projekten. Das Engagement reicht von der Sammlung von Spenden bis zu Aktivitäten in lokalen Bürgerinitiativen und Organisationen.

49 Mitarbeiterengagement

Über diese Initiativen von Fraport und unseren Mitarbeitern hinaus leistet auch die 1986 begründete Fraport-eigene Erich-Becker-Stiftung gemeinnützige Arbeit. Die Stiftung widmet sich der Förderung von Forschung und Wissenschaft. Die Erträge aus dem Stiftungsvermögen werden zur Vergabe von Stipendien für wissenschaftliche Arbeiten mit einem Themenbezug zum Luftverkehr, zur Förderung von sonstigen Projekten und zur Vergabe von Preisen für besondere wissenschaftliche Leistungen verwendet. Am 24. November fand erstmals ein Stipendiatentreffen statt, auf dem unter anderem über das Thema Nachhaltigkeit im Luftverkehr referiert wurde. Mit der 1999 begründeten Stiftung ProRegion setzt sich Fraport zudem für die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in das Berufsleben ein.

50 Erich-Becker-Stiftung

51 Stiftung ProRegion



2011 packten Fraport-Mitarbeiter

5.173

Weihnachtspäckchen für Kinder in Waisenhäusern, Behinderteneinrichtungen und armen Familien in Rumänien und Ungarn.



„Mit unseren Investitionen stärken wir nicht nur den Standort Flughafen Frankfurt, sondern sichern auch die Zukunft vieler Betriebe im Umfeld des Flughafens.“

Alida Günther, Investitionscontrolling,
Zentrales Infrastrukturmanagement, Fraport AG



„Aufgrund unseres zukunftsorientierten Geschäftsmodells mit starkem Wachstumspotenzial im In- und Ausland sowie unserer stabilen Ertragskraft auch in konjunkturellen Tiefphasen bleibt die Fraport-Aktie ein attraktives Investment.“

Christian Schramm, Corporate Finance, Treasury,
Finanzen und Investor Relations, Fraport AG



„Die Realisierung der neuen Landebahn in Frankfurt ist für mich ein weiterer Höhepunkt meiner beruflichen Laufbahn. Im harten Wettbewerb haben wir nur mit dieser Kapazitätserweiterung eine Chance auf weitere erfolgreiche Jahre als internationale Luftverkehrsdrehscheibe.“

Horst Amann, Leitung Realisierungsmanagement,
Zentrales Infrastrukturmanagement, Fraport AG

Für unsere Eigentümer

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, gelistet. Größte Aktionäre sind das Land Hessen (31,49 %) und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,11 %). Eine besondere Verpflichtung unseren Eigentümern gegenüber ist es, gemäß unserem Nachhaltigkeitsprogramm (vgl. S. XI ff) die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens und unserer Investitionen sicherzustellen, profitables Wachstum zu realisieren und langfristig einen Wertbeitrag zu erwirtschaften, der über den Kapitalkosten liegt.

Auch 2011 lagen die **Investitionen** in die Zukunft des Unternehmens mit 1.440,2 Mio Euro (2010: 1.033,9 Mio Euro) wieder auf hohem Niveau. Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn am 21. Oktober 2011 wurde dabei ein wesentlicher Meilenstein für die weitere Entwicklung des Flughafens Frankfurt erreicht. Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn hat sich zum Jahresende bereits sehr positiv auf die Verkehrszahlen in Frankfurt ausgewirkt – allein die Zahl der Fluggäste lag mit 56,4 Millionen um 6,5 % über dem Vorjahreswert – und zeigt, wie wichtig diese Investition für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandorts ist. Im Oktober dieses Jahres wird zudem der neue Flugsteig A-Plus in Betrieb genommen, der modernste Terminaleinrichtungen und vielfältigste Einzelhandels- und Gastronomie-Angebote für bis zu sechs Mio Passagiere pro Jahr bietet.

52 Investitionen

Um dem zukünftigen Bedarf mit einem prognostizierten Aufkommen von rund 90 Mio Passagieren zu entsprechen, sind über die kommenden Jahre weitere Investitionen erforderlich. So soll im Süden des Flughafens ein neues Passagier-Terminal entstehen. Der erste Abschnitt des modular geplanten Terminals 3 soll 2016/2017 in Betrieb gehen, mit dem Bau soll voraussichtlich Mitte 2013 begonnen werden.

53 Entwicklung Frankfurt Airport

Unsere Eigentümer erwarten eine angemessene Rendite auf ihr finanzielles Engagement. Für das Geschäftsjahr 2011 wollen Aufsichtsrat und Vor-

stand der Hauptversammlung 2012 vorschlagen, eine Dividende von 1,25 Euro je Aktie zu beschließen. Damit würde das Vorjahresniveau gehalten. Bei planmäßiger Ergebnisentwicklung sowie unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die Dividende je Aktie für das Geschäftsjahr 2012 stabil zu halten.

Die einbehaltenen Gewinne dienen der Finanzierung weiterer Investitionen und damit der Steigerung des Unternehmenswerts. Fraport steuert die Konzern-Entwicklung nach den Prinzipien des wertorientierten Managements mit der zentralen Kenngröße des Fraport-Wertbeitrags. Eine detaillierte Erläuterung zur wertorientierten Steuerung und zur Entwicklung des Wertbeitrags finden Sie im Geschäftsbericht 2011, S. 47 ff.

54 Fraport-Wertbeitrag

55 Finanzinformationen und Hauptversammlung

Nicht zuletzt aufgrund dieser konsequent langfristig ausgerichteten Strategie ist die Fraport-Aktie in verschiedensten **Nachhaltigkeitsindizes** enthalten. So wurde Fraport 2011 zum fünften Mal in Folge in den Dow Jones Sustainability Index World (DJSI World) aufgenommen. Wir zählen somit im Hinblick auf die Nachhaltigkeits-Performance zu den 10 % Branchenbesten der insgesamt 2.500 Unternehmen des Dow Jones Global Total Stock Market Index. Auch die Mitgliedschaft im FTSE4Good und im Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI) wurde bestätigt. Die Nachhaltigkeits-Ratingagentur oekom research hat im oekom Corporate Rating Fraport mit dem „Prime Status“ ausgezeichnet. Im Anfang 2012 von der SAM Group (Sustainable Asset Management, ein globaler Vermögensverwalter) und KPMG publizierten Sustainability Yearbook wird Fraport mit der Auszeichnung „SAM Bronze Class“ hervorgehoben.

56 Indizes und Auszeichnungen

Die neue Landebahn: Rund

2,5

Jahre Bauzeit, Baukosten

600

Mio Euro



Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance

Nachhaltigkeit ist bei Fraport eines der wesentlichen Unternehmensziele und mit der Gründung des Bereichs „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ seit Januar 2010 dementsprechend in der Organisationsstruktur repräsentiert. Unternehmensübergreifend identifiziert der Zentralbereich die strategisch wichtigen Nachhaltigkeitsthemen und initiiert gegebenenfalls deren Weiterentwicklung. Darüber hinaus verantwortet er das Umweltmanagement, die Nachhaltigkeitsberichterstattung und das -monitoring sowie die Koordination der Stakeholder-Dialoge. Weiterhin gehören das Compliance Management- und das Interne Kontrollsystem zu den Bereichsaufgaben. Seine Leitung berichtet direkt an den Arbeitsdirektor.

- 57 Organisationsstruktur
- 58 Nachhaltigkeitsmanagement
- 59 Nachhaltigkeitsverständnis

Oberstes Gremium für das Nachhaltigkeitsmanagement ist das Sustainability Board, das der Vorstandsvorsitzende leitet. Board-Mitglieder sind außerdem der Arbeitsdirektor und die obersten Führungskräfte aller Geschäftsbereiche sowie einiger Zentralbereiche der Fraport AG.

Das Sustainability Board entwickelt das Nachhaltigkeitsprogramm weiter, die jährliche Abfrage des Maßnahmen Erfolgs sowie die Erkenntnisse aus unseren Stakeholder-Dialogen bilden hierfür die Grundlage (vgl. Kapitel „Strategie und Stakeholder-Engagement“, S. 4).

60 Sustainability Board

Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den ILO-Kernarbeitsnormen. Verbindlich sind auch die Fraport-eigenen Grundsätze und internen Richtlinien. Einen detaillierten Corporate Governance-Bericht, den Bericht des Aufsichtsrats zur Corporate Governance sowie die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB finden Sie im Geschäftsbericht 2011, S. 35 ff.

- 61 UN Global Compact
- 62 OECD-Leitsätze
- 63 ILO-Kernarbeitsnormen



2011

haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für das Compliance Management, das Risikomanagement und das Interne Kontrollsystem begonnen.

Unter Compliance verstehen wir das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für das Compliance Management, das Risikomanagement und das Interne Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte WerteManagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System (CMS). Die Weiterentwicklung des CMS orientiert sich an dem neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben macht für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente. Im Laufe des Jahres 2012 wird die Weiterentwicklung des CMS bei der Fraport AG voraussichtlich abgeschlossen, anschließend folgt die sukzessive Implementierung in den wesentlichen Konzern-Gesellschaften.

Zur weitergehenden Verzahnung der Teilsysteme Compliance Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem verfolgt Fraport einen integrativen, risikoorientierten Lösungsansatz in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk COSO II. Ein unterstützendes IT-Tool soll bis Ende 2012 bei der Fraport AG eingeführt sein. Organisatorisch wird die Vernetzung der einzelnen Teilsysteme durch die Gremien Risikomanagement-Ausschuss und Compliance Board gewährleistet. Letzteres erarbeitet einheitliche Vorgaben und befasst sich mit konkreten Compliance-Vorfällen. Es berichtet an den Vorstand, der zudem regelmäßig eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzern-Risiken erhält. Auf dieser Grundlage informiert der Vorstand den Aufsichtsrat.

Informationen und Details zu **Risikomanagementsystem** und **Internem Kontrollsystem** finden Sie im Geschäftsbericht 2011, S. 69 ff.

Integraler Bestandteil des CMS ist das **WerteManagement**. Es dient der Prävention und Verfolgung von Korruption. Seit 2005 ist es bei der Fraport AG Bestandteil der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen von Mitarbeitern und Führungskräften. In den vergangenen Jahren wurde es sukzessive an den nationalen und internationalen Konzern-Standorten mit Mehrheitsbeteiligung eingeführt. Unsere Beteiligung Northern Capital Gateway LLC in St. Petersburg hat beispielsweise 2011 einen Verhaltensstandard verabschiedet, der Regeln für den Umgang mit Lieferanten, Kunden und Behörden und klare Anti-Korruptionsregeln vorgibt.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung von Verstößen ist ein effizientes Informations- und Meldesystem. 2009 hat Fraport in der Muttergesellschaft ein elektronisches Hinweisgebersystem (BKMS®-System) eingeführt. Fraport-Mitarbeiter, Geschäftspartner und Kunden können Hinweise über Unregelmäßigkeiten in eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben, der Zugang erfolgt über die Fraport-Homepage. Weltweit und rund um die Uhr können so vertrauliche Information zu Korruption, Wirtschaftskriminalität und Verletzungen der Verhaltensstandards gemeldet werden. Die Anonymität des Hinweisgebers ist systemseitig sichergestellt. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. Das sogenannte „Whistleblower“-System wurde 2009 bei TwinStar in Bulgarien, 2010 an unserem Konzern-Standort Antalya und 2011 in Lima eingeführt.

64 WerteManagement

Darüber hinaus haben wir für die vertrauliche Entgegennahme und rechtliche Prüfung von Hinweisen auf schwerwiegende Rechtsverstöße seit dem 1. Dezember 2011 eine **externe Ombudsfrau**. Die Fachanwältin für Strafrecht steht allen Personen innerhalb und außerhalb des Unternehmens zur Verfügung. Für unsere Mitarbeiter haben wir außerdem seit 2003 eine Fraport-interne Vertrauensperson.

65 Homepage Ombudsfrau

Nachhaltigkeitsmanagement geht bei Fraport über die Festlegung und Durchsetzung von Standards und Qualitätsprozessen für den internen Gebrauch hinaus. Neben dem Gebot der Wirtschaftlichkeit werden soziale und ökologische Mindeststandards eingehalten. Angesichts unserer weltweiten Aktivitäten steht dabei wie in unserem Unternehmen selbst der **Schutz der Menschenrechte** an oberster Stelle. Um die Einhaltung der Menschenrechte in unseren Investitions- und Beschaffungspraktiken zu verankern, haben wir 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkäuferverbands, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik, unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen,

Bodenverkehrsdienste erhalten

ISAGO-

Zertifikat der IATA als Bestätigung für international anerkannte Sicherheits- und Qualitätsstandards am Boden.



Validierung nach EMAS Zertifizierung nach ISO 14001

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



Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich außerdem verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern. Vergleichen Sie hierzu die Ziele und Maßnahmen des Handlungsfelds Beschaffung im Nachhaltigkeitsprogramm, S. XII.

66 BME Compliance Initiative

Das Integrierte Managementsystem (IMS)

dient dazu, die hohe Qualität und kontinuierliche Verbesserung aller internen Geschäftsprozesse zu gewährleisten. Unter dem Dach des IMS werden

das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Das IMS ist gemäß der internationalen Norm ISO 9001 zertifiziert. Hierfür sind unter anderem interne Audits erforderlich, deren Ziel es ist, das hohe Niveau der Prozessqualität zu halten und sie gegebenenfalls mit den jeweils Verantwortlichen zu verbessern.

Für die Aktivitäten am Flughafen Frankfurt betreibt die Fraport AG seit 1999 ein Umweltmanagementsystem nach der europäischen Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme (EMAS). Nach der ISO 14001 sind sowohl die Fraport AG als auch die meisten Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung zertifiziert (vgl. Grafik „Validierung nach EMAS Zertifizierung nach ISO 14001“). Für den Flughafen Frankfurt wird die Öffentlichkeit zusätzlich mit der extern geprüften Umwelterklärung über Umweltwirkungen und -leistungen informiert.

67 TÜV-zertifiziertes Managementsystem

68 EMAS/ISO 14001

Die Fraport AG wurde im Herbst 2011 mit dem ISAGO-Zertifikat der International Air Transport Association (IATA) ausgezeichnet. Das ISAGO-Zertifikat – IATA Safety Audit for Ground Operations – setzt erstmalig weltweit einheitliche Sicherheits- und Qualitätsstandards für Bodenverkehrsdienstleistungen fest und ist ein international anerkanntes System, mit dem Ground Service-Anbieter bewertet werden. Ziel von ISAGO ist, die Sicherheit am Boden zu verbessern und das Unfall- und Verletzungsrisiko zu reduzieren. Prozessdokumentation, Implementierung, Arbeitsschutz und Sicherheit haben die höchste Priorität und unterliegen strengsten Anforderungen. Erfolgreich zertifiziert wurden die relevanten Prozessbereiche der Fraport AG, unter anderem Beladung, Bodenbewegungen der Flugzeuge sowie Passagier-, Gepäck- und Flugzeugabfertigung.

Nachhaltigkeitsprogramm 2011

Struktur

	<i>Handlungsfeld</i>	<i>Verantwortlicher Bereich</i>
Kunden	Sicherheit im Luftverkehr	Airport Security Management; Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
	Kundenzufriedenheit	Kundenmanagement
Beschäftigte	Attraktivität als Arbeitgeber	Personalserviceleistungen
	Beschäftigungserhalt und -ausbau	Personalserviceleistungen
	Diversity	Personalserviceleistungen
	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Personalserviceleistungen
	Aus- und Weiterbildung	Personalserviceleistungen
Umwelt	Klimaschutz	Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance
	Nachhaltiges Bauen	Zentrales Infrastrukturmanagement
	Intermodalität	Handels- und Vermietungsmanagement; Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
	Luftqualität	Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
	Natur- und Ressourcenschutz	Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance
Gesellschaft	Schallschutz	Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
	Regionales Engagement	Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance; Unternehmenskommunikation
Eigentümer	Wirtschaftlichkeit/Investitionen	Controlling
Nachhaltigkeitsmanagement	Compliance/Governance	Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance; Revision
	Beschaffung	Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance; Zentraler Einkauf und Bauvergabe

Kunden

Sicherheit im Luftverkehr

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Beibehaltung des hohen Sicherheitsstandards am Flughafen Frankfurt	Aus- und Weiterbildung	fortlaufend	Qualifizierte Ausbildung durch FraSec GmbH (vom TÜV Süd zugelassener Weiterbildungsträger) im Fraport-Bildungszentrum.
	Qualitätsmanagement	fortlaufend	Internes Qualitätssicherungskonzept für Betrieb, Verfahren sowie Aus- und Fortbildung etabliert.
	Mitarbeitermotivation	bis 2013, erste Analyse-ergebnisse 2012	Externe Analyse zur psychischen und physischen Belastung an der Luftsicherheitskontrollstelle beauftragt mit dem Ziel: Identifikation und Beseitigung von Belastungen in der täglichen Arbeit.
	Technik/Forschung und Entwicklung	fortlaufend	Entwicklung einer „Zukunftskontrolle“ in zwei Gremien: _Arbeitsgruppe mit Bundespolizei und Fluggesellschaften _Initiative „Luftverkehr für Deutschland“
	Erhöhung der betrieblichen Sicherheit (Safety)	fortlaufend	Gefahrenidentifikation/-minimierung nach ICAO Annex 14 erfolgt. Neufassung Handbuch Sicherheitsmanagementsystem veröffentlicht. „Safety Committees“ etabliert.
Verbesserte Integration der Luftsicherheitskontrollen in den Passagierfluss. Zielgrößen: Wartezeit von maximal zehn Minuten in 90 % der Sicherheitskontrollen und eine Zufriedenheit der Passagiere mit der Freundlichkeit unseres Personals von mindestens 80 %.	Prozessanalyse und -optimierung	fortlaufend	Test von Prozessverbesserungen in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und Fluggesellschaften durchgeführt, Ergebnisse u.a.: motorisiertes Einlaufband, verändertes Wannensystem, Qualitätszirkel.
	IT-gestützte Personaleinsatzplanung und Passagiersteuerung (PAARIS)	2012	Erster Baustein des neuen IT-Systems im Jahr 2011 in Betrieb genommen; Verbesserungen zur Einsatzplanung und Passagiersteuerung umgesetzt.
	Durchsatz- und Wartezeitenmessungen	fortlaufend	Interne Ziele zu Wartezeit und Kundenzufriedenheit im Rahmen eines „Memorandum of Understanding“ mit dem Hauptkunden Lufthansa aufgenommen. Erstellung eines KPI-Berichts mit der Bundespolizei zu Wartezeiten der Passagiere und Freundlichkeitsmesswerten sowie Durchsätzen und Produktivität der Kontrollstellen.
	Projekt „Mit Sicherheit ein Lächeln“	2009 – 2011	Schulungen für operative Führungskräfte um den Schwerpunkt „Kundenfreundlichkeit“ erweitert und übergeleitet in das Projekt „Great to have you here!“ (siehe Handlungsfeld Kundenzufriedenheit).

Kundenzufriedenheit

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Steigerung der Globalzufriedenheit der Passagiere um 10 Prozentpunkte auf 80 % bis 2015 (Ermittlung der Globalzufriedenheit im Rahmen der monatlichen Erhebung unter Kunden mit der Fragestellung: Wie zufrieden waren Sie insgesamt mit dem Frankfurter Flughafen?)	Serviceprogramm „Great to have you here!“ zur Steigerung der Kundenzufriedenheit mit Fokus auf die mittels kontinuierlicher Passagierbefragungen identifizierten Handlungsfelder:	bis 2015	Programm im Jahr 2010 gestartet. 2011 konnte eine Verbesserung um 7 Prozentpunkte gegenüber 2010 erreicht werden.
	_Reduzierung von Wartezeiten bei Check-in und Gepäckausgabe durch Prozess- und Infrastrukturverbesserungen sowie zusätzliches Personal	2011 ff.	Maßnahme in Umsetzung.
	_Vereinfachung der Umsteigeprozesse durch Verbesserung der Infrastruktur	bis 2015	2011 zusätzlich sechs kostenlose E-Wagen in Betrieb genommen sowie zahlreiche Servicemitarbeiter eingesetzt.
	_Erleichterung der Orientierung durch ein neues flächendeckendes Beschilderungssystem in den Terminals und Verringerung der „gefühlten“ Wegezeiten	2012	Maßnahme in Umsetzung.
	_Steigerung der Zufriedenheit mit Ambiente, Ruhezeiten und Sauberkeit der Sanitäranlagen durch deren Neugestaltung	2012 – 2013	Pilotanlage einer Ruhezone zu Testzwecken für Passagiere eingerichtet. Weitere 5 Ruhebereiche in Planung. Neue sanitäre Musteranlage im Jahr 2011 im Test. Inbetriebnahme neuer Anlagen im Terminalbereich A und B bis 2012.
	_Steigerung der Freundlichkeit und der Servicehaltung des Personals durch Servicetrainings auf allen Ebenen und Programme, bei denen das Topmanagement im Schichtbetrieb in operative Prozesse eingebunden wird	2011 ff.	Initiative „Management operativ“ mit Einsatz der oberen Führungsebene im Schichtbetrieb vor Ort durchgeführt. Start von spezifischen Servicetrainings in allen Bereichen mit Passagierkontakt im 2. Halbjahr 2011 erfolgt.
	_Optimierung der Service- und Produktqualität von Einzelhandel, Gastronomie und Services durch Angebotserweiterung, Schulungen und Qualitätsmanagement	fortlaufend	Maßnahme in Umsetzung.

Beschäftigte

Attraktivität als Arbeitgeber

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Weiterentwicklung der Personalstrategie	Strategisches Projekt zur Erarbeitung von Aktionsfeldern und Lösungen unter besonderer Berücksichtigung des demografischen Wandels, speziell Gestaltung altersgerechter Arbeitsbedingungen, Aktivierung von Frauen, Integration von Migranten und Führung altersgemischter Teams	bis 2015	2011 Altersstrukturanalyse unter Beachtung demografischer Entwicklungen für die Fraport AG erstellt. Daraus abgeleitete Aktionsfelder für die Personalstrategie sind: _Sicherstellung der Attraktivität als Arbeitgeber _Gewinnung und Bindung von Fach-/Führungskräften _Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit durch Arbeitsgestaltung und lebenslanges Lernen. Sukzessive Umsetzung bis 2015.
Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzernbarometers von 3,06 auf mindestens 2,90 (Schulnotensystem)	Jährliche Mitarbeiterbefragung und Ableitung von Verbesserungspotenzialen	fortlaufend	Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern von 2,94 im Jahr 2010 auf 2,76 im Jahr 2011, Konzern-Zielwert von 2,90 im Berichtsjahr damit erstmals übertroffen. Die Mitarbeiterzufriedenheit in der Muttergesellschaft Fraport AG lag bei 2,96 im Jahr 2011, der Zielwert von 2,90 wurde nicht erreicht.
	Übertarifliche Sozialleistungen und Beteiligung am Unternehmenserfolg	fortlaufend	Fortführung und ggf. Anpassung an aktuelle Erfordernisse. Zum 75-jährigen Jubiläum des Frankfurter Flughafens im Jahr 2011 erhielten die Beschäftigten u.a. eine Sonderzahlung.
	Schrittweiser Ausbau leistungsorientierter Gehaltskomponenten	2011 – 2014	Anpassung tarifliches Budget von 0,25 % p.a. ab 2011 (für 2010) bis 2014 (für 2013). Anpassung Gehaltsbänder und variable Vergütung von AT-Beschäftigten und leitenden Angestellten ab 2013 (rückwirkend für 2012) geplant.
	Einbindung der Belegschaft in die Gestaltung der neuen Unternehmenszentrale	2012	Einbindung der Belegschaft über ein Fachteam „Gestaltung neue Unternehmenszentrale“. Weitere Kommunikationsmaßnahmen aktiv umgesetzt.
	Entwicklung eines Konzepts zur Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit mit Personalservices durch Einrichtung eines „Service Points“ in der neuen Unternehmenszentrale	2012	Konzepterstellung mit Einbindung wesentlicher Mitarbeitergruppen in Bearbeitung.
	Bindung variabler Vergütung von Führungskräften an Bewertungskriterien zur Führungskompetenz	fortlaufend	Verbesserungen in den Führungskompetenzen auf der Grundlage der Ergebnisse von 360°-Feedback-Bewertungen in den Zielvereinbarungsprozess aufgenommen.
Weiterentwicklung der Führungskompetenzen bezogen auf die Ergebnisse im Konzernbarometer und im 360°-Feedback	Durchführung 360°-Feedback für Führungskräfte	2011/2012	360°-Feedback für die Führungsebenen 1–4 im Jahr 2011 durchgeführt (ca. 330 Führungskräfte). 2012 ist die Umsetzung für die Führungsebene 5 geplant.
	Umsetzung Konzernentwicklungsprogramm IMEPlus (Integriertes Management-Entwicklungsprogramm) für Führungskräfte der Ebenen 3 und 4	bis 2015	Projekt im Jahr 2011 gestartet.

Beschäftigungserhalt und -ausbau

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Schaffung von zusätzlichen rund 25.000 Arbeitsplätzen am Flughafen Frankfurt durch den Flughafen-Ausbau, insgesamt bringt die Erweiterung nach Gutachter-Berechnungen rund 100.000 Arbeitsplätze.	Realisierung des geplanten Flughafen-Ausbaus	fortlaufend	Inbetriebnahme neuer Landebahn im Oktober 2011 erfolgt.
	Arbeitsstättenerhebung jährlich	fortlaufend	Nächste Erhebung im Jahr 2012 für 2011 geplant.
	Studie zu direkten und indirekten Beschäftigungseffekten des Frankfurter Flughafens	2013/2014	Maßnahme in Planung.

Diversity

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Förderung von „Diversity und Chancengleichheit“	Entwicklung von Key Performance-Indikatoren zur Messung und Steuerung von Diversity und Chancengleichheit	2012	Maßnahme in Umsetzung.
Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen auf 25–35 % innerhalb der Fraport AG	Fortsetzung der Initiative „Frauen und Führung“	bis 2018	2011: Erarbeitung Business Case sowie unternehmensinterne Kommunikation des Ziels. Ab 2012: Entwicklung zusätzlicher spezifischer Trainings für Frauen sowie Anpassung von Rekrutierungsprozessen und Nachfolgeplanungen.
Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Erwerb zusätzlicher wohnortnaher Belegrechte für Krippenplätze	2012	Maßnahme in Planung.
	Erwerb von Kontingenten in kommunalen Kindergärten	2012	Erhöhung der Anzahl Krippenplätze in bestehenden Einrichtungen um 25 %.
	Ausbau und Förderung der weiteren Nutzung von alternierender Telearbeit (abwechselnd Arbeiten im Unternehmen und in häuslicher Umgebung)	fortlaufend	Überführung Pilotprojekt in die Linienorganisation im Jahr 2012. Aktuell ist ein stetiger Anstieg der Nutzer zu verzeichnen.
	Angebote zur Vereinbarkeit von Pflege und Beruf	fortlaufend	2011: Erster Infomarkt „Vereinbarkeit von Pflege und Beruf“ durchgeführt.
Förderung von Beschäftigten mit Migrationshintergrund	Entwicklung Konzept für Fach- und Führungskräfte	2012	Maßnahme in Vorbereitung.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Kontinuierliche Reduktion der Anzahl der Arbeitsunfälle:			2011 konnte eine Reduzierung der Anzahl der Arbeitsunfälle um 37 % im Vergleich zum Jahr 2010 erreicht werden.
_Ziel 2011: minus 5 % im Vergleich zu 2010 _Ziel 2012: Verbesserung gegenüber 2011 (Basis: Gesamtunfalltage der Fraport AG)	Durchführung von Schadensanalysen, Gefährdungsbeurteilungen und Ableitung von Präventionsmaßnahmen	fortlaufend	Prozess der Gefährdungsbeurteilung seit Jahren etabliert und in internen Verfahrensregelungen zum Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001 verankert. Schwerpunkte von Präventionsmaßnahmen im Jahr 2011 waren die Erhöhung der Sicherheit im innerbetrieblichen Transport und Verkehr.
	Kontinuierliche Schulung von Führungskräften und Mitarbeitern im Arbeitsschutz	fortlaufend	Fraport hat auch 2011 über die gesetzlichen Anforderungen hinaus Schulungen zur Arbeitssicherheit durchgeführt. Schulungsschwerpunkte 2011 waren u.a. Verantwortung der Führungskräfte im Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Sensibilisierung im Themenfeld „Psychische Belastung, Beanspruchung und Erkrankung“.
	Regelmäßige Betriebsbegehungen und Ableitung von Maßnahmen	fortlaufend	Sicherheitstechnische Betriebsbegehungen wurden turnusmäßig mit Schwerpunkt in den operativen Bereichen durchgeführt.
	Unfallanalysegespräche zwischen Führungskräften und Mitarbeitern	fortlaufend	Zu allen meldepflichtigen Unfällen im Jahr 2011 wurden im Nachhinein Unfallanalysegespräche mit der verantwortlichen Führungskraft, dem verunfallten Mitarbeiter und der Sicherheitsfachkraft durchgeführt.
Steigerung der Anwesenheitsquote 2012 um 1 Prozentpunkt gegenüber dem Wert aus 2011	Implementierung Lenkungsausschuss zum Gesundheitsmanagement	fortlaufend	Lenkungsausschuss mit jährlich mindestens vier Sitzungen im Jahr 2011 implementiert.
	Gemeinsames Projekt Arbeitsmedizin und Schwerbehindertenvertretung zur individuellen Betreuung von psychisch erkrankten Beschäftigten	2012	Projekt im Jahr 2011 begonnen, das neue Beratungsangebot wird durch Mitarbeiter positiv angenommen. Ende 2012 wird auf Basis eines Erfahrungsberichts über die Fortführung des Angebots entschieden.

Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz (Fortsetzung)

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Steigerung der Anwesenheitsquote 2012 um 1 Prozentpunkt gegenüber dem Wert aus 2011	Pilotprojekt Beratungshotline für Beschäftigte und Führungskräfte bei besonderen psychischen Belastungen	2012	Auf Basis eines geplanten Pilotversuchs im Frühjahr 2012 soll eine Ausweitung auf das gesamte Unternehmen erfolgen. Ende 2012 erfolgt eine Erfolgskontrolle und Entscheidung zur möglichen Fortführung der Maßnahme.
	Ausweitung von Gesundheitsworkshops aufbauend auf Pilotprojekt eines operativen Bereichs	fortlaufend	2011 wurde das Pilotprojekt erfolgreich abgeschlossen. 2012 wird die Ausweitung der Gesundheitsworkshops planmäßig umgesetzt.
	Aufbau Reporting zum Monitoring der Gesundheitsmaßnahmen	2012	Projekt in Umsetzung.
	Gezielte Entwicklung von Maßnahmen zu Prävention, Bewusstseinsförderung sowie der Rolle der Führungskräfte bei Gesundheitsthemen	bis 2015	Maßnahme in Umsetzung im Rahmen eines internen Projekts „Steigerung der Anwesenheit“. Zusätzlich erfolgt eine kontinuierliche Vor- und Nachbereitung mit den Führungskräften im Rahmen von Gesundheitsworkshops.
	Integration der Steigerung der Anwesenheitsquote in den Zielvereinbarungsprozess	2012	Im Zielvereinbarungsprozess zur Zielfestlegung 2012 für die Führungsebene 1 bis 2 aufgenommen.

Aus- und Weiterbildung

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Bedarfsgerechte Ausbildung und Garantie von jährlich mindestens 110 Ausbildungsplätzen bis 2018	Differenziertes Ausbildungsangebot für Absolventen aller Schulformen mit einjähriger Übernahmegarantie nach Abschluss	bis 2018	2011: 21 Berufe, 2012: Erhöhung auf 26 Berufe geplant. 2011: 110 Ausbildungsplätze, 2012 Erhöhung auf 138 Ausbildungsplätze geplant.
	Erarbeitung Konzept zur Integration lernschwächerer Jugendlicher	2012	In Erarbeitung.
	Modellversuch Ausbildung von Rettungsassistenten	2014	2011 Start erfolgt.
Weiterbeschäftigungsquote von 70 % im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung	Entwicklung Konzept zur Bindung leistungsstarker Absolventen in technischen Ausbildungsberufen	2013	Konzept wird im Jahr 2012 fertiggestellt, Umsetzung folgt. Weiterbeschäftigungsquote 2011: In der Fünfjahresbetrachtung ist die angestrebte Quote bei den kaufmännischen Ausbildungsberufen erreicht, bei den technischen Berufen dagegen nicht. Der erweiterte Ausbildungsbedarf ab dem Jahr 2012 lässt erwarten, dass dieses Ziel mittelfristig in allen Berufsfeldern erreicht wird.
Fach- und Führungskräfteförderung im Konzern mit einer internen Abdeckung des Nachbesetzungsbedarfs der Ebenen 1–4 von 75 %	Durchführung Potenzial Assessment Center für Führungsebenen 2–4 alle zwei Jahre	fortlaufend	Potenzial Assessment 2010 sowie Check-up Assessment 2011 durchgeführt.
	Start Auslandsrotationsprogramm für Potenzialkandidaten	2012	Entwicklungspläne in Umsetzung.
	Durchführung Traineeprogramm 2011	fortlaufend	Programm mit 16 Trainees im Herbst 2011 gestartet.
	Neuregelung Stipendienvergaben u.a. auf Basis von Nachhaltigkeitskriterien für postgraduale Studiengänge	2012 ff.	Maßnahme in Planung.
	Weiterentwicklung von Fachkarrieren im Unternehmen	2013 ff.	Maßnahme in Vorbereitung (in einzelnen Bereichen bereits systematisiert umgesetzt).
Kontinuierliche Weiterbildung mit dem Ziel: Sicherung von durchschnittlich 2,9 Weiterbildungstagen je Stammbeschäftigtem der Fraport AG	Fachbezogene und fachübergreifende Weiterbildung sowie Vorbereitung auf zertifizierte Abschlüsse in Fraport-College und Fraport-Academy	fortlaufend	Maßnahme in Umsetzung.
	Seminarangebot für alle Mitarbeiter zur persönlichen Qualifikation über das unmittelbare Aufgabengebiet hinaus mit Bereitstellung eines jährlichen Qualifizierungsbudgets von 600 Euro pro Mitarbeiter in der Fraport AG	fortlaufend	2011 konnte eine Steigerung der Angebotsnutzung durch die Mitarbeiter der Fraport AG um 35 % im Vergleich zum Vorjahr erreicht werden.

Umwelt

Klimaschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
<p>Reduzierung CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (VE: ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30 %, von 3,7 in 2005 auf 2,6 kg/VE in 2020 (Fraport AG, Scopes 1 und 2 GHG Protocol)</p> <p>Vermeidung zusätzlicher CO₂-Emissionen durch die Ausbauvorhaben in 2020 (Fraport AG, Scopes 1 und 2 GHG Protocol, Basis 2005)</p>	Energetische Optimierung Bestandsgebäude	bis 2020	<p>_Sanierung der Lüftungszentralen im Terminal 1: Gesamtpotenzial ca. 8.300 t CO₂, realisiertes Potenzial ca. 3.000 t CO₂, in Umsetzung weitere ca. 1.300 t CO₂.</p> <p>_Energetische Optimierung in Service- und Verwaltungsgebäuden, Gesamtpotenzial ca. 5.000 t CO₂, Potenzial in Umsetzung ca. 380 t CO₂ realisiert ca. 650 t CO₂.</p>
	Planung energieoptimierter Neubauten	2012	Realisiert bei vier Gebäuden (Feuerwache 4, Flugsteig A-Plus, Verwaltungszentrale, Dienstgebäude Bodenverkehrsdienste), für Terminal 3 in Planung.
	Aufbau CO ₂ -Controlling	2011/2012	Maßnahme in Umsetzung und Projektlaufzeit gegenüber Vorjahr bis 2012 verlängert.
	Einsatz alternativer Antriebstechnologien	bis 2015	<p>Die sukzessive Umsetzung ist bis 2015 geplant. Das Gesamtpotenzial beträgt voraussichtlich 1.360 t CO₂. Bisher im Einsatz:</p> <p>_ein elektrischer Palettenhubwagen (ca. 1 Prozentpunkt von geplanten 20 %)</p> <p>_vier serielle Hybrid-Gepäckschlepper (ca. 3 Prozentpunkte von geplanten 20 %)</p> <p>_81 elektrische Förderbänder (ca. 86 Prozentpunkte von geplanten 100 %)</p> <p>_vier Elektro-PKW für den Probebetrieb</p>
Erreichung Level 3 im Airport Carbon Accreditation Scheme des ACI Europe	Ausweitung CO ₂ -Berichterstattung nach Vorgaben der Airport Carbon Accreditation	2012	<p>Die Verifizierung für Level 3 wurde erfolgreich durchgeführt. Hierzu haben wir die CO₂-Modellierung weiterentwickelt bezüglich</p> <p>_der zu- und ablaufenden Verkehre der Passagiere und Mitarbeiter</p> <p>_der Emissionen der Flugzeuge im LTO-Zyklus bis 3.000 ft.</p> <p>_des Energieverbrauchs und der Verkehre Dritter am Standort</p> <p>_der Dienstreisen von Mitarbeitern der Fraport AG</p>
	Intensivierung Stakeholder-Dialog	fortlaufend	Verschiedene Stakeholder-Dialoge am Standort Flughafen Frankfurt durchgeführt, wie beispielsweise die Energiesparwoche oder der Austausch zu Einsatzfeldern der Elektromobilität.

Nachhaltiges Bauen

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Weiterentwicklung des Konzepts „Nachhaltiges Bauen“ sowie Integration in die Geschäftsprozesse	Festlegung Grundsätze und Geltungsbereich für „Nachhaltiges Bauen“ bei Neubauten und Bestand	2011	Grundsätze mit Schwerpunkt Klimaschutz in einem internen Leitfaden der Fraport AG geregelt.
	Einrichtung Organisationseinheit „Nachhaltiges Bauen“ innerhalb des Zentralen Infrastrukturmanagements der Fraport AG	2012	Organisationskonzept 2011 abgeschlossen.
	Konzeption für Life-Cycle-Costing (LCC) zur Planungs- und Entscheidungsunterstützung sowie Implementierung einer IT-Lösung	bis 2013	Konzeption in Bearbeitung. Erste IT-unterstützte Tests zur LCC-Bewertung ausgewählter Gebäude vorgenommen.
	Mitwirkung Forschungsprojekt Life-Cycle-Benchmarking, unterstützt durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	bis 2014	Projekt mit Partner gestartet.
	Optimierung Bauplanungsprozesse auf der Grundlage dynamischer Gebäudesimulationen	fortlaufend	Einsatz der dynamischen Gebäudesimulation etabliert.
	Entwicklung KPIs	bis 2013	Maßnahme in Planung.

Nachhaltiges Bauen (Fortsetzung)

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Zertifizierung des Neubaus Terminal 3 nach DGNB-Gold-Standard und möglichen internationalen Standards	Erstellung energetischer Konzepte unter Berücksichtigung regenerativer Energien	2011	Konzepte wurden 2011 erstellt. Abschließende Prüfungen und Bewertungen für eine finale Variante angestoßen.
	Stakeholder-Dialog zum energetischen Konzept mit Wissenschaft, Politik und NGOs	2011	Im Rahmen eines „Runden Tisches“ wurden namhafte Stakeholder an der Konzepterstellung und -bewertung beteiligt.
	Planungs- und baubegleitende Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien für den Neubau des Terminal 3 zur Zertifizierung	bis 2016	Bieterauswahl für Begleitung des Zertifizierungsprozesses gestartet.

Intermodalität

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Verbesserung der intermodalen Dienstleistungen und Services für Passagiere	Neugestaltung Wegeführung und Orientierungshilfe	bis 2013	Konzept für neue Beschilderung und Wegeführung abgeschlossen, Einführung neuer Beschilderung im Bereich Air-Rail-Terminal begonnen.
	Weiterentwicklung AiRail Check-in	2012	Anzahl der Airlines, die AiRail Check-in auf dem Flughafen Frankfurt anbieten, erhöhte sich 2011 um 5 %.
	Ausweitung ICE Rail & Fly und Code-Share-Verbindungen in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und Airlines	2012	Code-Share-Abkommen von 5 Airlines mit der Deutschen Bahn im Jahr 2011, Angebotserhöhung um 2 weitere Airlines für 2012 vorgesehen.
Verbesserung des intermodalen Angebots für Flughafen-Beschäftigte	Prüfung der Verbesserung des Schienen- und Busangebots, insbesondere in den Nachtrandzeiten für Schichtbeschäftigte	2012	Früh-ICE aus Hamburg/Köln (Ankunft FRA 4.45Uhr) durch die Deutsche Bahn testweise eingesetzt. Überprüfung der Auslastung Mitte 2012 durch die Deutsche Bahn. Einführung einer zusätzlichen Nah-Busverbindung (OF 67) aus dem Kreis Offenbach über Gateway Gardens zum Flughafen in den Tagesrandzeiten im Jahr 2011.
Ausbau der Wettbewerbsposition des Intermodal-knotenpunkts am Flughafen Frankfurt im Schienen-Personen-Fernverkehr	Initiativen mit wichtigen Kooperationspartnern zur Erweiterung der Einbindung des Flughafens in die Bundesverkehrswegplanung	bis 2015	Studie im Auftrag der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ zur Nutzenbewertung in Bearbeitung, Ergebnisvorstellung für 2012 vorgesehen.
Optimierung der Frachtlogistikette für die Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten	Unterstützung der Entwicklung eines Cargo Community Systems zur Verbesserung der Abläufe im Luftfrachthandling	bis 2013	Erste Konzeptphase 2011 abgeschlossen. Ergebnis: Start einer Pilotanwendung mit neuer Datenplattform zur Beschleunigung der Abläufe im Luftfrachthandling ab Frühjahr 2012 vorgesehen.
	Machbarkeitsstudie: Aktive Steuerung der Verkehrsprozesse innerhalb der Cargo City zur Verkehrsoptimierung und Emissionsreduktion	2012	Projektstart mit Gründung einer „Cargo City Frankfurt Fracht Task Force“ unter Einbeziehung wichtiger Stakeholder erfolgt.
Verlagerung von Luftfrachtersatzverkehr von der Straße auf die Schiene	Durchführung und Abschluss des Forschungsprojektes „Air Cargo Rail Center“ (ACRC)	2011	Forschungsbericht zeigt: Luftfrachtmenge allein ist nicht ausreichend für eine wirtschaftliche Verlagerung des An- und Abtransports zum/vom Flughafen vom LKW auf die Schiene. Chance: Bei Einbezug von bisher mangels technischer Lösungen nicht verlegbarer landseitiger Güterverkehre in attraktive Bahnangebote bestünde zusammen mit der Luftfrachtmenge ein mögliches Verlagerungspotenzial. Projekt beendet.

Luftqualität

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens	Prüfung einer schrittweisen Einführung stationärer Klimaluftversorgung für Flugzeuge (PCA) bei Neu- bauten (Flugsteig A-Plus, C-Finger, Terminal 3)	2012 – 2013	Prüfungen im Rahmen eines Pilotprojekts 2011 begonnen.
	Einführung elektrisch angetriebener Bodenabfertigungsgeräte	bis 2015	Siehe Nachhaltigkeitsprogramm zum Klimaschutz.
	Kontinuierliche lufthygienische Überwachung am Flughafen Frankfurt	fortlaufend	Kontinuierliche Luftmessungen und jährliche Veröffentlichung eines lufthygienischen Berichts im Internet.
	Entwicklung eines Prototypen zur Modellierung von Luftschadstoffemissionen für a) Infrastruktur und Bodenabfertigung b) landseitigen Verkehr	2012 – 2013	Konzeptphase 2011 begonnen.
Aufrechterhaltung der Anreize zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge durch die Airlines	Erhebung von Entgelten auf Stickstoffoxide (NO _x) und Kohlenwasserstoffe (HC) über Versuchsphase hinaus	2012	Entgeltsystem etabliert. Aus dem Kooperationsprojekt mit der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ wird eine Signalwirkung für Flugzeughersteller und Betreiber erwartet.

Natur- und Ressourcenschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung durch Managementsysteme, die von Umweltgutachtern überprüft werden	Fortführung Validierung nach EMAS und Zertifizierung nach ISO 14001 am Standort Frankfurt und ausgewählten Konzernstandorten	fortlaufend	2011 erhielten die Muttergesellschaft Fraport AG und die am Frankfurter Flughafen tätigen Tochtergesellschaften N*ICE und FCS erneut das ISO 14001 Zertifikat und wurden außerdem mit der EMAS-Standorteintragung durch die Industrie- und Handelskammer Frankfurt ausgezeichnet. Die Konzernflughäfen Lima und Antalya sind ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert.
Reduzierung des Abfallaufkommens. Sicherung der hohen Verwertungsquote von nicht vermeidbaren Abfällen bei der Fraport AG	Durchführung strategische Ist-Analyse zum Abfallaufkommen mit Ableitung von Potenzialen zur Abfallreduzierung sowie zur stofflichen Verwertung nicht vermeidbarer Abfälle	2012	Maßnahme in Planung.
Senkung des Papierverbrauchs pro Beschäftigtem der Fraport AG um 25 % bis 2015 (Basis 2009)	Umsetzung eines zentralen Druckerkonzepts und eines Projekts zur elektronischen Schriftgutverwaltung in der Fraport AG	bis 2015	Zentrales Druckerkonzept ist erfolgreich umgesetzt. Projekt zur elektronischen Schriftgutverwaltung wurde 2011 begonnen.
Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs durch höhere Brauchwassernutzung im Terminal 1 (38 % bis 2014) und im Südbereich (50 % bis 2020)	Ausbau Brauchwassernutzung im Terminal 1 und im Südbereich	bis 2014/ bis 2020	Maßnahme im Terminal 1 und im Südbereich in Umsetzung.
Erhalt und nach Möglichkeit Steigerung der Biodiversität auf den Fraport-Flächen	Durchführung einer strategischen Ist-Analyse zur Biodiversität auf Fraport-Flächen am Standort Flughafen Frankfurt	bis 2013	Maßnahme in Vorbereitung.
	Durchführung eines Biodiversity-Check (European Business and Biodiversity Campaign, Global Nature Fund) und Prüfung/Umsetzung der Empfehlungen	2011 – 2014	Biodiversitäts-Check 2011 durchgeführt. Abschließende Bewertung 2012 vorgesehen.

Gesellschaft

Schallschutz

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Unterschreitung der Anzahl Fluglärm-betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen	Unterstützung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Forum Flughafen und Region	fortlaufend	Monitoring zum ersten Maßnahmenpaket durchgeführt. Vorbereitende Arbeiten zur Entwicklung des zweiten Pakets aufgenommen. Neugründung der Task Force Flugwegoptimierung unter Beteiligung der Fraport.
	Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)	2011 ff.	Probetrieb erfolgreich durchgeführt. Monitoring erfolgt innerhalb des Gesamt-Monitorings zum aktiven Schallschutz.
	Anhebung Anfluggleitwinkel auf 3,2° mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der neuen Landebahn Nordwest	2011 ff.	Studie zur Sicherheit und Machbarkeit durchgeführt. Installation eines zusätzlichen Instrumentenlandesystems wurde abgeschlossen. Maßnahme soll plangemäß 2012 implementiert werden.
	Unterstützung der Lärmwirkungsstudie des Umwelt- und Nachbarschaftshauses	2011 ff.	2011 erste Befragungen plangemäß durchgeführt. Die Vorbereitungen auf die nächste Untersuchungsperiode Mitte 2012 wurde begonnen.
	Weiterentwicklung Fluglärm-messung und -monitoring sowie Ausbau des Informationsangebots zum Fluglärm für Bürger	fortlaufend	Inbetriebnahme zweier neuer Fluglärm-messstellen plangemäß erfolgt sowie in regelmäßige Berichterstattung aufgenommen. Das Informationsangebot hinsichtlich des passiven Schallschutzes wurde ergänzt.
Verbesserung der Lärm-situation der betroffenen Bürger	Vorziehen der Erstattung für Aufwendungen zum passiven Schallschutz in betroffenen Gebieten für Anwohner	2011 ff.	Das Vorziehen der Erstattungen wurde offiziell bekanntgegeben und die berechtigten Haushalte wurden informiert.

Regionales Engagement

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Unterstützung der gesellschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in den Bereichen Bildung, Integration, Ausgleich sozialer Benachteiligung und Gesundheitswesen	Förderung von Projekten durch finanzielle Unterstützung: a) Schulische und außerschulische Bildung (z.B. „ZING – Zeitung in der Grundschule“, Jugend- und Kinderzentren) b) Integrationsmaßnahmen (z.B. Behindertenwerkstätten, Theaterlabor Darmstadt) c) Ausgleich sozialer Benachteiligung (z.B. Die Tafel Frankfurt, Arbeiterwohlfahrt Frankfurt) d) Stärkung von Selbsthilfegruppen und Aufklärung (z.B. Lebenshilfe, Aids-Hilfe)	kontinuierlich	2011 wurden durch die Fraport AG etwa 500 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell unterstützt.
	Fortführung des umfangreichen umweltpädagogischen Angebots des Umweltfonds für Kindergärten, Schulen, Vereine usw.	2011 ff.	2011 konnten mit Unterstützung der Fraport AG ca. 300 Veranstaltungen zur umweltpädagogischen Bildung in der Region durchgeführt werden.
Ausrichtung der Förderschwerpunkte von Umwelt- und Naturschutzprojekten aus unserem Umweltfonds auf Klimaschutz und Biodiversität mit einem Förderanteil von über 50 % bis 2014	Im Rahmen des Umweltfonds werden ab 2012 für einen Zeitraum von zunächst drei Jahren die Förderschwerpunkte Klimaschutz und Biodiversität verstärkt verfolgt	bis 2014	Maßnahme in Planung.
	Durchführung eines Wettbewerbs zur Gestaltung von Projekten mit „Leuchtturmwirkung“ in den Förderschwerpunkten Klimaschutz und Biodiversität	bis 2013	Maßnahme in Planung.
Weiterentwicklung des Regionalparks als Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des Naherholungsraums und seiner Bekanntheit in der Bevölkerung (Zielüberprüfung durch Befragung)	Förderung von Projekten zur Regionalparkentwicklung sowie Maßnahmen zur Steigerung des Bekanntheitsgrads des Regionalparks	2011 ff.	Projektförderung für 2011 realisiert. Konzeption zur Steigerung des Bekanntheitsgrads des Regionalparks im Zusammenwirken mit der Regionalparkgesellschaft in Umsetzung.

Eigentümer

Wirtschaftlichkeit/Investitionen

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Realisierung von profitablen Wachstum als Basis der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens	Nachfragegerechte Investitionen in den Ausbau des Frankfurter Flughafens	bis 2016	<ul style="list-style-type: none"> _Inbetriebnahme neue Landebahn Nordwest im Oktober 2011. _Realisierung Flugsteig A-Plus für zusätzlich 6 Mio. Passagiere in 2012 geplant. _Kapazitätsangepasster Zeitplan für Terminal 3 mit landseitiger Anbindung durch Passagier Transfer System (PTS) erstellt. _Umbau Flugsteig C in Planung.
	Erweiterung Airport City Mall Frankfurt, Ebene 0 Redesign der Ankunftsebene Terminal 1 Neuordnung und Erweiterung Retailflächen Terminal 2	bis 2014	Maßnahmen in Planung.
	Steigerung der Wertschöpfung aus Immobilienvermarktung und -entwicklung der Airport City	bis 2016	2011 weitere Grundstückskaufverträge mit rund 92.000 m ² abgeschlossen und somit seit 2007 ein Vermarktungsstand von rund 364.000 m ² erreicht.
	Weiterentwicklung Externes Geschäft	fortlaufend	Siehe Geschäftsbericht 2011, Kapitel „Geschäftsentwicklung 2011“, S. 50 ff
Erwirtschaftung eines langfristigen Wertbeitrags oberhalb der Kapitalkosten	Wertorientierte Steuerung der Geschäftsaktivitäten	fortlaufend	Siehe Geschäftsbericht 2011, Kapitel „Wertorientierte Steuerung“, S. 47
	Anhebung der Verkehrsentgelte	bis 2015	Öffentlich-rechtliche Verträge und Verträge mit Airlines und Airline-Verbänden abgeschlossen.
	Programm „Fitness@Fraport2011“ zur Optimierung der Geschäftsprozesse und Kostensenkung	bis 2014	Schwerpunkt 2011: Einrichtung einer neuen Organisationseinheit „Zentrales Infrastrukturmanagement“ zur Verbesserung der Effizienz in allen Phasen der Entwicklung und Erhaltung der Infrastruktur des Frankfurter Flughafens.
	„Zukunftsvertrag 2018“ zur Verbesserung des Kostengefüges und der Wettbewerbsfähigkeit am Standort Frankfurt	bis 2018	Verträge mit Arbeitnehmervertretung geschlossen und Zukunftsvertrag in Umsetzung.

Nachhaltigkeitsmanagement

Compliance/Governance

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Implementierung eines integrierten Systems für Risiko- und Compliance Management und Internes Kontrollsystem zur Verbesserung der gezielten Beeinflussung von Chancen und Risiken	Erstellung einer Konzeption zur Integration der Teilsysteme	2012	Fachkonzept auf Basis des international anerkannten Rahmenwerks COSO II entwickelt und erste Konzeptumsetzungen gestartet.
	Einführung neuer EDV zur systemseitigen Integration beider Teilsysteme	bis 2013	EDV-Auswahl 2011 abgeschlossen und Umsetzungsphase für Muttergesellschaft Fraport AG begonnen.
Weiterentwicklung des Beratungsangebots zu Compliance für alle Mitarbeiter	Einführung externe/r Ombudsmann/-frau	2011	Maßnahme wurde umgesetzt und an alle Mitarbeiter u.a. durch eine Veröffentlichung im Intranet kommuniziert.
Weitere Stärkung des Bewusstseins für unsere Compliance-Kultur bei allen Mitarbeitern	Schulung Führungskräfte der Ebenen 3–4 im Rahmen eines „Integrierten Management-Entwicklungsprogramms“ zu Compliance	bis 2013	Kontinuierliche Schulung im Rahmen des Programms aufgesetzt und gestartet.
	Einführung von E-Learning-Tools bei Fraport AG zur zielgruppenorientierten Schulung und Erhöhung der Attraktivität der Schulungen	bis 2014	Planungen und IT-Auswahl in 2011 abgeschlossen. Erstes Schulungsmodul in Umsetzung.

Beschaffung

Ziel	Maßnahme	Laufzeit	Status
Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit und Einhaltung von sozialen und ökologischen Mindeststandards durch Vergabeprozesse	Prüfung wesentlicher Lieferanten unter sozialen und ökologischen Aspekten	2011/2012	Lieferantenstrukturanalyse zur Identifizierung der wesentlichen Lieferanten durchgeführt. Selbstauskunftsverfahren in Vorbereitung.
	Einbezug sozialer und ökologischer Mindeststandards in allgemeine Vertragsbedingungen der Fraport AG	2011/2012	Maßnahme in Erarbeitung.
	Definition und Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien für einzelne Produktgruppen	2012/2013	Segmentierung des Beschaffungsportfolios nach definierten Nachhaltigkeitskriterien im Jahr 2012 mit dem Ziel einer Risiko- bzw. Priorisierungsmatrix begonnen. Darauf aufbauend Erarbeitung einer Roadmap zur Implementierung der relevanten Nachhaltigkeitskriterien geplant.
	WerteManagementsystem zur Sicherstellung integeren Geschäftsverhaltens	fortlaufend	WerteManagementsystem 2003 eingeführt. Beschaffungsrelevante Aspekte: _Dialog mit Geschäftspartnern _Aufnahme Anti-Korruptionsformel in Beraterverträge sowie Integritätsklärung in die zusätzlichen Vertragsbedingungen bei Bau-, Architekten- und Ingenieurleistungen _Verfahrensanweisung zur Auftragsperre von Auftragnehmern für Bau-, Liefer- und Dienstleistungen _Informationen über neue Ombudsfrau an alle Lieferanten _Compliance Assessment für ausgewählte Lieferanten über deren Stand bei Einführung eines WerteManagement- bzw. Compliance-Systems.
	Unterstützung von branchenübergreifenden Initiativen sowie Mitarbeit in diesen zur Umsetzung von Standards	fortlaufend	_Selbstverpflichtung der Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes-Prinzipien des UN Global Compact, OECD-Leitsätze, ILO-Kernarbeitsnormen an allen Konzern-Standorten. Stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung im Rahmen des Qualitätsmanagements. _Unterzeichnung der Verhaltensrichtlinie des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. im Jahr 2009. _Mitarbeit im Projekt „Hessen: Vorreiter für eine faire und nachhaltige Beschaffung“. Laufzeit bis 31.12.2012.

Anhang

Grundlagen der Berichterstattung

Mit diesem achten Nachhaltigkeitsbericht informieren wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit über unsere Aktivitäten, Fortschritte und Ziele im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des Konzerns. Wir kommunizieren die Informationen, die notwendig sind, um unsere Leistung auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung für den definierten Geltungsbereich in der dem Bericht zugrunde liegenden Periode beurteilen zu können.

Berichtsinhalte und Stakeholder

Die Berichtsinhalte basieren auf dem regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen. Hieraus leiten wir sowohl grundlegende Aspekte der strategischen Ausrichtung als auch konkrete Maßnahmen ab.

Die Systematisierung der Strategie erfolgte 2010 im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse unter Berücksichtigung von Wesentlichkeit, Stakeholder-Interessen und Nachhaltigkeitskontext (vgl. Kapitel „Strategie und Stakeholder-Engagement“, S. 4). Im Zuge dessen haben wir uns als langfristig ausgerichtetes Unternehmen zu den strategisch wichtigen Handlungsfeldern Ziele gesetzt und die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen definiert. Der vorliegende Bericht beschreibt deren Wirksamkeit und Weiterentwicklung.

Ausrichtung der Berichterstattung

Der vorliegende Bericht orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) in der Version G 3.1. Dabei wurde auch das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement berücksichtigt. Die Erfüllung der Indikatoren der GRI wird im GRI Content Index abgebildet. Der Bericht erfüllt mit dem „Application Level A+“ den höchsten Anwendungsgrad des GRI-Leitfadens.

Wir achten und unterstützen die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickeln und imple-

mentieren Maßnahmen zur deren Umsetzung und tragen zu ihrer Anerkennung bei, auch über unseren eigenen Unternehmenshorizont hinaus. Der vorliegende Bericht ist zugleich unser Fortschrittsbericht im Rahmen des UN Global Compact.

Vertiefungen und Ergänzungen zu den einzelnen Themen finden sich unter www.fraport.de/nachhaltigkeit. Die Inhalte werden im Internet unterjährig aktualisiert.

Publikationsrhythmus und Berichtsperiode

Der Bericht erscheint jährlich in deutscher und englischer Sprache und umfasst die Berichtsperiode 1. Januar bis 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Der letzte Bericht wurde am 4. Mai 2011 veröffentlicht.

Berichtsabgrenzung

Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen

- _sämtliche Aktivitäten, Produkte, Leistungen und
- _alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Regeln zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben.

Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.

Zukunftsgerichtete Aussagen

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

Datenerhebung

Die Finanzkennzahlen in diesem Bericht korrespondieren mit den Angaben im Geschäftsbericht 2011. Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2011 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Die Erfassung und Auswertung von Daten zur Entwicklung der Personalmengen erfolgt mit standardisierten personalwirtschaftlichen Software-Lösungen. Im Sinne des Wesentlichkeitsprinzips ist für die Ermittlung der Personalkennzahlen der Kreis der einbezogenen Konzern-Gesellschaften an die Finanzberichterstattung angeglichen. Dementsprechend berücksichtigen wir die Muttergesellschaft Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig; Minderheitsbeteiligungen fließen nicht in die Ermittlung der Konzern-Personaldaten ein.

Für die Umweltdaten umfasst der Konzern-Konsolidierungskreis die Fraport AG, die vollkonsolidierten Beteiligungen mit wesentlichen

Umweltwirkungen am Standort Frankfurt und die wesentlichen Konzern-Flughäfen (2008: Hahn, Varna, Burgas, Lima, Antalya; ab 2009: Varna, Burgas, Lima, Antalya). Die Umweltdaten werden nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 systematisch am Standort Flughafen Frankfurt erhoben und unterliegen der externen Verifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter. Für die einbezogenen Konzern-Flughäfen erfolgt die Erhebung der Daten mit systematisierten Meldeverfahren.

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

 Kennzahlen und Fakten

Inhaltsübersicht nach GRI und UN Global Compact-Prinzipien

Die nachfolgende Tabelle zeigt in strukturierter Form, wo Informationen zu den einzelnen Themen und Aspekten der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu finden sind. Der Struktur der Tabelle orientiert sich dabei an der GRI-Richtlinie.

-  Geschäftsbericht 2011
-  GRI Content Index
-  Fraport-Homepage Nachhaltigkeit

Die Tabelle enthält außerdem eine Spalte „GC“ mit der Angabe, wo Informationen mit Bezug auf die zehn Prinzipien des UN Global Compact zu finden sind. Seit 2007 bekennt sich Fraport zu den Prinzipien des UN Global Compact. Wir arbeiten kontinuierlich an der Integration der international anerkannten Standards und Normen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung.

Legende

- schwarz = Kernaspekt nach GRI
- grau = Zusatzaspekt nach GRI

Verweise

- NB = Verweis auf eine Seite im Nachhaltigkeitsbericht 2011
- GB = Verweis auf eine Seite im Geschäftsbericht 2011
-  = Verweis auf einen Text auf der Fraport-Homepage
- GC = Global Compact-Prinzip

Status

- √ = Aspekt vollständig abgedeckt
- (√) = Aspekt teilweise abgedeckt
- = noch keine Information verfügbar
- n.r. = nicht relevant für Fraport

Aspekt nach GRI	GC	Verweis	Status
Profil			
1 Strategie und Analyse			
1.1 Vorwort des Vorstands		NB 2–3, NB 4–7, NB I–XII	✓
1.2 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit, Chancen und Risiken		NB 3, NB 4–7, NB X–XII, NB 23–29, NB 31–35, GB 69	✓
2 Organisationsprofil			
2.1 Name der Organisation		NB Profil	✓
2.2 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen		NB Profil	✓
2.3 Organisationsstruktur		NB Profil	✓
2.4 Hauptsitz der Organisation		NB Profil	✓
2.5 Länder der Geschäftstätigkeit		NB Profil	✓
2.6 Eigentümerstruktur		🌐 GRI Content Index	✓
2.7 Märkte		NB Profil, 🌐 GRI Content Index	✓
2.8 Größe der Organisation		NB Profil, 🌐 Kennzahlen und Fakten, 🌐 GRI Content Index	✓
2.9 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse		GB 50, GB 98	✓
2.10 Auszeichnungen		🌐 Indizes und Auszeichnungen	✓
3 Berichtsparameter			
3.1 Berichtszeitraum		NB 41	✓
3.2 Veröffentlichung des letzten Berichts		NB 41	✓
3.3 Berichtszyklus		NB 41	✓
3.4 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht		NB 49	✓
3.5 Definition Berichtsinhalte und Stakeholder		NB 4, NB 41	✓
3.6 Berichtsgrenze		NB 41	✓
3.7 Beschränkungen des Berichtsumfangs		🌐 GRI Content Index	✓
3.8 Joint Ventures, Töchter, Outsourcing		🌐 GRI Content Index	✓
3.9 Datenerfassung		NB 42	✓
3.10 Neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten		🌐 GRI Content Index	✓
3.11 Veränderungen gegenüber Vorjahren		🌐 GRI Content Index	✓
3.12 GRI Content Index		🌐 GRI Content Index	✓
3.13 Externe Prüfung des Berichts		NB 42	✓
4 Governance, Verpflichtungen und Engagement			
4.1 Führungsstruktur		GB 35, 🌐 GRI Content Index	✓
4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden		🌐 GRI Content Index	✓
4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans		🌐 GRI Content Index	✓
4.4 Mechanismus für Aktionärs- und Mitarbeiterempfehlungen an den Vorstand/Aufsichtsrat		🌐 GRI Content Index	✓
4.5 Verknüpfung der Vorstandsvergütung mit der Unternehmensleistung		GB 36	✓
4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenskonflikten		🌐 GRI Content Index	✓
4.7 Qualifikation der Vorstandsmitglieder in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen		GB 36, 🌐 GRI Content Index	✓
4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien	1–10	NB 39	✓
4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	1–10	🌐 GRI Content Index	✓
4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands	1–10	GB 35, 🌐 GRI Content Index	✓
4.11 Vorsorgeprinzip	7	NB 11–12, NB 19, NB 23, NB 39	✓
4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien	1–10	🌐 GRI Content Index	✓
4.13 Mitgliedschaften		NB 7, 🌐 Stakeholder-Engagement Fraport AG	✓
4.14 Stakeholder-Gruppen		NB 6	✓
4.15 Auswahl der Stakeholder		NB 6	✓
4.16 Einbeziehung von Stakeholdern		NB 6–7, 🌐 Stakeholder-Engagement Fraport AG	✓
4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern		NB 4–7	✓

Aspekt nach GRI	GC	Verweis	Status
Ökonomische Leistungsindikatoren			
Managementansatz	1, 4, 6–9	NB 35, NB 37, NB VI, NB 42, GB 69	✓
EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels	7–9	📊 GRI Content Index	✓
EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen		📊 Kennzahlen und Fakten, 📊 GRI Content Index	✓
EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand		NB 37, 📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn	1, 6	📊 GRI Content Index	✓
EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern	6	NB 39, 📊 GRI Content Index	✓
AO1 Passagiere		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
AO2 Flugbewegungen		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
AO3 Cargo-Volumen		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EC7 Standortbezogene Personalauswahl	6	📊 GRI Content Index	✓
EC8 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl		NB 34–35, 📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EC9 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen		📊 GRI Content Index	✓

Ökologische Leistungsindikatoren

Managementansatz	7–9	NB 24–31, 📊 GRI Content Index	✓
EN1 Eingesetzte Materialien	7–9	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN2 Recycling-Material	7–9	📊 GRI Content Index	n.r.
EN3 Direkter Energieverbrauch	8–9	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN4 Indirekter Energieverbrauch	8–9	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN5 Energieeinsparungen	8–9	NB 23–27, 📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz	7–9	NB 23–27	✓
EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs	7–9	📊 GRI Content Index	✓
EN8 Gesamtwasserentnahme	8	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
AO4 Qualität des Niederschlagswassers		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs	8	📊 GRI Content Index	n.r.
EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser	8–9	📊 GRI Content Index	n.r.
EN11 Grundstücke in oder an der Grenze zu Schutzgebieten	8	📊 Kennzahlen und Fakten, 📊 GRI Content Index	✓
EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität	8	📊 GRI Content Index	✓
EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume	8	📊 GRI Content Index	✓
EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität	8	NB 23, NB 34–35	✓
EN15 Gefährdete Arten	8	📊 GRI Content Index	✓
EN16 Treibhausgasemissionen	8	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN17 Andere Treibhausgasemissionen	8	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen	7–9	NB 5, NB 23–27	✓
EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe	8	📊 GRI Content Index	n.r.
EN20 NO ₂ , SO ₂ und andere Luftemissionen	8	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN21 Abwassereinleitung	8	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	8	📊 Kennzahlen und Fakten	(✓)
EN23 Wesentliche Freisetzung	8	📊 Kennzahlen und Fakten	✓
AO5 Luftqualität		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel		📊 Kennzahlen und Fakten	✓
EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention	8	📊 GRI Content Index	n.r.
EN25 Auswirkungen von Abwassereinleitungen auf die Biodiversität		📊 GRI Content Index	n.r.

Aspekt nach GRI	GC	Verweis	Status
EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen	7–9	NB 23–27, NB 31–34, NB VII–X	✓
EN27 Verpackungsmaterial	8–9	🌐 GRI Content Index	n.r.
EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen	8	🌐 GRI Content Index	✓
EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr	8	🌐 Kennzahlen und Fakten	✓
EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen	7–9	🌐 GRI Content Index	–
A07 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten		🌐 Kennzahlen und Fakten	✓

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Managementansatz			
	1–6	NB 14–21, 🌐 GRI Content Index	✓
LA1 Gesamtbelegschaft		🌐 Kennzahlen und Fakten	✓
LA2 Mitarbeiterfluktuation	6	🌐 Kennzahlen und Fakten	(✓)
LA3 Leistungen für Vollzeitbeschäftigte	6	NB 16	✓
LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit	6	🌐 Kennzahlen und Fakten	✓
LA4 Mitarbeiter mit Tarifverträgen	1, 3	🌐 Kennzahlen und Fakten	✓
LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen	3	🌐 GRI Content Index	✓
LA6 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter	1	🌐 Kennzahlen und Fakten, 🌐 GRI Content Index	✓
LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten	1	NB 19–20, 🌐 Kennzahlen und Fakten	(✓)
LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten	1	🌐 GRI Content Index	✓
LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften	1, 3	🌐 GRI Content Index	✓
LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Mitarbeiter	1	🌐 Kennzahlen und Fakten	(✓)
LA11 Programme für Wissensmanagement und lebenslanges Lernen	1	NB 21	✓
LA12 Anteil Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung		🌐 Kennzahlen und Fakten	✓
LA13 Zusammensetzung Beschäftigte	1, 6	🌐 Kennzahlen und Fakten	✓
LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen	1, 6	🌐 GRI Content Index	✓

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte

Managementansatz			
	1–6	NB 15–18, NB 38–40, 🌐 GRI Content Index	✓
HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln	1–6	🌐 GRI Content Index	✓
HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	1–6	🌐 GRI Content Index	(✓)
HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten	1–6	🌐 GRI Content Index	(✓)
HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	1, 2, 6	🌐 GRI Content Index	✓
HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen	1–3	NB 15, NB 38, 🌐 GRI Content Index	✓
HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit	1, 2, 5	🌐 GRI Content Index	✓
HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit	1, 2, 4	NB 38–40, 🌐 GRI Content Index	✓
HR8 Schulung des Sicherheitspersonals	1, 2	🌐 GRI Content Index	✓
HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern	1, 2	🌐 GRI Content Index	n.r.
HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren	1, 2	🌐 GRI Content Index	✓
HR11 Anzahl der Beschwerden im Bezug auf Menschenrechte	1, 2	🌐 GRI Content Index	✓

Aspekt nach GRI	GC	Verweis	Status
-----------------	----	---------	--------

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Gesellschaft

Managementansatz	GC	Verweis	Status
	10	NB 31 – 35, NB VII – X, GRI Content Index	✓
SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen		NB 7, NB 32 – 34, GRI Content Index	✓
SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften		GRI Content Index	✓
SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen		GRI Content Index	✓
AO8 Personen, die vom Flughafen-Betreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen		GRI Content Index	✓
SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen	10	GRI Content Index	✓
SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter	10	GRI Content Index	✓
SO4 Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	10	GRI Content Index	✓
SO5 Politische Positionen und Lobbying	1 – 10	NB 6 – 7, Stakeholder-Engagement Fraport AG	✓
SO6 Zuwendungen an Parteien oder Politiker	10	GRI Content Index	✓
SO7 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten		GRI Content Index	✓
SO8 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften		GRI Content Index	✓

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Produktverantwortung

Managementansatz	GC	Verweis	Status
	7 – 9	NB 11 – 13, NB II – III, GRI Content Index	✓
PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus	7 – 9	NB 11 – 13, NB 31 – 34	✓
PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards	7	GRI Content Index	✓
AO9 Wildunfälle		Kennzahlen und Fakten	✓
PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte		NB 38 – 39	✓
PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten		GRI Content Index	✓
PR5 Kundenzufriedenheit		NB 12 – 13, GRI Content Index	✓
PR6 Standards in Bezug auf Werbung		GRI Content Index	✓
PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften		GRI Content Index	✓
PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten		GRI Content Index	✓
PR9 Sanktionen wegen Produkt- und Dienstleistungsaufgaben		GRI Content Index	✓



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **Fraport** ihren Bericht „Nachhaltig verbinden - Bericht 2011“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene A+ erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt.

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

Amsterdam, 28. März 2012

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nelmara Arbex".

Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



Das "+" wurde dieser Anwendungsebene hinzugefügt, weil Fraport für Teile des Berichts/den Bericht eine externe Bestätigung eingeholt hat. GRI akzeptiert dabei die Beurteilung des Berichterstatters selbst bezüglich der Auswahl seines Assurance-Anbieters und des Umfangs des Untersuchungsgegenstandes der externen Bestätigung.

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

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 14. März 2012. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

Glossar

Airport Carbon Accreditation (ACA) ACA ist ein Programm des ACI Europe, das die Maßnahmen europäischer Flughäfen zur Steuerung und Reduzierung ihrer CO₂-Emissionen bewertet.

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

CO₂-Footprint Der CO₂-Fußabdruck, auch CO₂-Bilanz genannt, ist ein Maß für den Gesamtbetrag von Kohlendioxid-Emissionen, die direkt und indirekt durch eine Aktivität verursacht werden oder über die Lebensstadien eines Produkts entstehen. Grundlage für die Berechnung ist das Greenhouse Gas Protocol.

Compliance Dem Verständnis des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend meint Compliance das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Compliance in der Unternehmenspraxis (Corporate Compliance) steht für den Versuch, mithilfe eines Compliance Management Systems rechts- und regelkonformes Verhalten im Unternehmen sicherzustellen. Durch vorbeugende organisatorische Maßnahmen soll gleichzeitig das Haftungsrisiko für das Unternehmen, dessen Leitungsorgane und jeden einzelnen Mitarbeiter minimiert werden.

COSO II Das COSO Enterprise Risk Management Rahmenwerk (COSO II) ist ein Modell zur qualitativen Verbesserung von Finanzberichterstattungen durch ethisches Handeln, wirksame interne Kontrollen und gute Unternehmensführung. Es wird für den Aufbau und die Bewertung von Risikomanagement- und internen Kontrollsystemen herangezogen. COSO II wurde von dem 1985 gegründeten Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO), einer freiwilligen privatwirtschaftlichen Organisation mit Sitz in den USA, entwickelt.

Diversity Vielfalt innerhalb der Beschäftigten eines Unternehmens in Bezug auf Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Nationalität, Alter, Religion, Weltanschauung, Behinderung und sexuelle Orientierung.

Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen verfolgt die Aufgabe, Wege und Lösungen für nachhaltiges Bauen, Nutzen und Pläne von Bauwerken zu entwickeln und zu fördern.

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

Einwohnergleichwert (EGW) Organische Belastung (gemessen als BSB = Biologischer Sauerstoffbedarf), die ein Einwohner pro Tag erzeugt.

EMAS Kurzbezeichnung für „Eco Management and Audit Scheme“, ein von der Europäischen Union entwickeltes System für freiwilliges Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung. Es handelt sich um ein Instrument für Unternehmen und Organisationen zur kontinuierlichen Verbesserung ihrer Umweltleistungen.

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

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

Forum Flughafen und Region (FFR) Das FFR befasst sich mit Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt, zur luftverkehrswirtschaftlichen und zur Lärmentwicklung und hat die Aufgabe, mit der Region einen konstruktiven Dialog zur Entwicklung des Flughafens zu führen.

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

Greenhouse Gas (GHG) Protocol and Scopes Das Greenhouse Gas Protocol entwickelt international anerkannte Standards zur Berichterstattung über klimawirksame Emissionen von Unternehmen. Die Emissionen werden nach ihrer Entstehung in drei sogenannte „Scopes“ aufgeteilt. Scope 1: Direkt erzeugte Emissionen durch die Geschäftstätigkeit des Unternehmens (z.B. durch das Verbrennen von Treibstoffen in firmeneigenen Fahrzeugen). Scope 2: Indirekt erzeugte Emissionen für das Unternehmen durch Dritte (z.B. Elektrizität durch Energieunternehmen). Scope 3: indirekte Emissionen, die außerhalb einer direkten Kontrolle des Unternehmens liegen, aber einen wesentlichen Bezug zu den geschäftlichen Aktivitäten des Unternehmens aufweisen (z.B. An- und Abreise von Passagieren am Flughafen).

ISAGO-Zertifikat Das ISAGO-Zertifikat (IATA Safety Audit for Ground Operations) der IATA (International Air Transport Association) setzt erstmalig weltweit einheitliche Sicherheits- und Qualitätsstandards für Ground Service Anbieter fest.

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

ISO 14001 Die internationale Umweltmanagementnorm ISO 14001 formuliert Anforderungen, die Unternehmen beim Aufbau eines systematischen, im Management verankerten Umweltmanagements unterstützen sollen. In dessen Mittelpunkt steht ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess im Hinblick auf gesetzte Umweltziele.

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

Ombudsfrau Zentrale Aufgabe der Ombudsfrau (externe Rechtsanwältin) ist die vertrauliche Entgegennahme von Hinweisen auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und Regelverstöße zu Lasten des Unternehmens. Der Hinweisgeber, der sich nicht an die zuständigen internen Stellen wenden möchte, erhält mit der externen Ombudsfrau eine zusätzliche Ansprechpartnerin, die dem Anwaltsgeheimnis und damit der Verschwiegenheitsverpflichtung unterliegt.

Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) Der Rat für Nachhaltige Entwicklung ist ein Beratungsgremium der Bundesregierung mit dem Auftrag, die nationale Nachhaltigkeitsstrategie fortzuführen, Handlungsfelder zu benennen und Nachhaltigkeit zu einem wichtigen öffentlichen Anliegen zu machen. Dem Rat gehören 15 Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens an.

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Telefon: 0180 5 3724636*
Oder: 01805 FRAINFO*
Vom Ausland: +49 69 690-0
Internet: www.fraport.de

Kontakt Nachhaltigkeitsmanagement

Jörg Kämer
Bereichsleitung Nachhaltigkeitsmanagement
und Corporate Compliance

Telefon: +49 69 690-60636
Telefax: +49 69 690-60288
E-Mail: j.kaemer@fraport.de

Nicole Scheer
Leiterin Nachhaltigkeitsstrategie
und -reporting

Telefon: +49 69 690-20429
Telefax: +49 69 495-20429
E-Mail: n.scheer@fraport.de

Fachliche Beratung und Gestaltung

phorbis Communications AG, Basel

Druck

Burger Druck, Waldkirch

Fotografie

Olaf Becker, becker lacour GbR, Frankfurt am Main
Erhard Blatt, Hessische Staatskanzlei, Wiesbaden
Sabine Eder, Fraport AG
Helmut Hofmann, Fraport AG
Andreas Meinhardt, Fraport AG
Stefan Rebscher, Fraport AG
Hubert Zimmerhagl, Fraport AG
Fotoarchiv, Fraport AG
Julian Salinas, Basel
Ralph Larmann, Ralph Larmann Company,
Hadamar
ICF Airports, Antalya
Regionalpark RheinMain, Flörsheim am Main

Der Fraport-Nachhaltigkeitsbericht 2011 wurde unter besonderer Beachtung von umwelt- und klimaschonender Produktion aus 100% Recyclingpapier hergestellt und mit dem Umweltzeichen Blauer Engel (RAL-ZU 14), einem der weltweit strengsten Umweltzeichen, ausgezeichnet.

Das verwendete Papier Enviro Top wurde CO₂-neutral ohne Zusatz von optischen Aufhellern und ohne elementare Chlorbleiche aus 100 % Altpapier hergestellt, ist FSC- und mit dem Blauen Engel zertifiziert.

Die bei der Herstellung für diesen Bericht entstandenen CO₂-Emissionen bei Druck und Produktion hat Fraport kompensiert. Dazu wurde am 23.04.2012 mit der Transaktionskennung ID-Nr. 1218596 die entsprechende Menge an Emissionsrechten (EU-Allowance) gelöscht.



* 14 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz;
maximal 42 Cent aus dem Mobilfunknetz.

