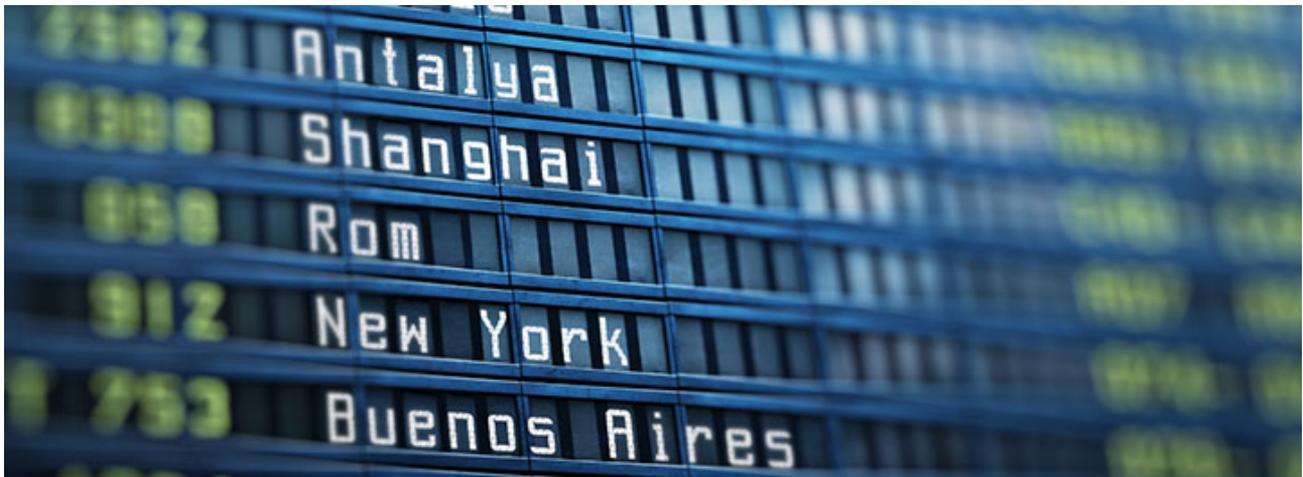


Sie befinden sich hier: Daten und Fakten > GRI Index



GRI Index

Unser Nachhaltigkeitsbericht 2013 entspricht den Richtlinien der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) in der Version G3.1. Auch das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement (AOSS) wurde berücksichtigt. Der Bericht erfüllt mit dem „[Application Level A+](#)“ den höchstmöglichen Anwendungsgrad des GRI-Leitfadens.

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

Eine Komplettübersicht zum GRI Content Index finden Sie [hier](#).

Profil



Aspekt: Strategie und Analyse

1.1 Vorwort des Vorstands

Nachhaltigkeit bedeutet für Fraport Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir als fortwährenden Prozess. Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nicht-wirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert werden kann. Wir sind uns bewusst, dass unsere Unternehmensführung unweigerlich zu Zielkonflikten sowohl innerhalb unseres Hauses als auch zwischen uns und unseren Anspruchsgruppen führt. Unsere „Licence to operate“ und unsere „Licence to grow“ können wir langfristig nur sichern, wenn wir bei der Lösung dieser Zielkonflikte das richtige Maß zwischen den für das Unternehmen und die Gesellschaft relevanten Faktoren finden (siehe Anlage 1 „Unser Nachhaltigkeitsverständnis“).

Siehe auch [“Vorwort”](#)

– Trends, welche unsere nachhaltige Entwicklung beeinflussen:

Siehe [“Nachhaltigkeitsmanagement”](#).

– Strategie:

Auf Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele der Fraport AG wurde die Konzernstrategie Agenda 2015 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/vision-ziele-und-strategie.html>) entwickelt. Nachhaltigkeit gehört zu den fünf Kernelementen, aus denen sich die strategischen Herausforderungen sowie die zur Bewältigung erforderlichen Maßnahmen des Unternehmens ableiten (für mehr Informationen siehe [“Nachhaltigkeitsmanagement”](#)).

– Was wir 2013 erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#). Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2013 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 (siehe [“Geschäftsbericht 2013, S. 24ff.”](#)).

– Was wir 2013 nicht erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#). Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2013 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 (siehe [“Geschäftsbericht 2013, S. 24ff.”](#)).

– Beurteilung der Leistung 2013 (Ziele versus Performance):

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)

– Ausblick auf die Herausforderungen des nächsten Jahres:

Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der im Nachhaltigkeitsprogramm für 2014 festgelegten Ziele. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

– Mittelfristige Zielsetzungen:

Mittelfristige Zielsetzungen sind im Nachhaltigkeitsprogramm festgeschrieben [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

1.2 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit, Chancen und Risiken

– Vorgehensweise zur Identifikation und Priorisierung der Schlüsselthemen (Handlungsfelder):

Es ist ein strategisches Ziel von Fraport, langfristig Wert zu schaffen. In diesem Zusammenhang leistet die Wesentlichkeitsmatrix einen Beitrag, um nachhaltigkeitsrelevanten Schlüsselthemen zu erfassen und die bestehenden und zukünftige Chancen und Risiken für das Unternehmen zu beurteilen und kontrolliert damit umzugehen. Abgeleitet aus der Konzernstrategie (siehe Indikator 1.1) und der "Agenda 2015" (siehe Indikator 1.1) hat Fraport 2010 erstmals eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, die die wichtigsten Handlungsfelder für die künftige Entwicklung des Konzerns aufzeigt. Zum Vorgehen bei der Entwicklung der Wesentlichkeitsmatrix siehe „[Wesentlichkeitsmatrix](#)“.

– Chancen/Risiken:

Für eine Beschreibung der Chancen und Risiken siehe „[Chancen und Risiken](#)“.

Informationen zu den Unternehmenschancen und -risiken sind im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts 2013 erläutert.

– Ziele und Maßnahmen (Nachhaltigkeitsprogramm):

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im „[Nachhaltigkeitsprogramm](#)“.

– Positionierung in den hochprioritären Handlungsfeldern und Umgang mit den Chancen und Risiken:

Siehe „[Chancen und Risiken](#)“.

– Management (Governance) der Chancen/Risiken:

Die Ziele und Maßnahmen werden im Sustainability Board verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm dient dem Sustainability Board zur Kontrolle und Steuerung (siehe „[Organisationsstruktur](#)“).

Im Rahmen der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Umfassende Umwelterklärungen sind in einem Turnus von drei Jahren herauszugeben. In Form von verkürzten Umwelterklärungen berichten wir dazwischen über den jährlichen Fortschritt (s. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html>).



Aspekt: Organisationsprofil

2.1 Name der Organisation



Fraport AG



2.2 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen



– Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke "Fraport" im Markt auf.

– Produkte und Dienstleistungen: siehe "[Profil](#)"

– Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Produkte und Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.



2.3 Organisationsstruktur



– Struktur: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/ueber-uns/management-und-organisation.html>

– Tochtergesellschaften und Beteiligungen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/beteiligungen.html>

– Flughäfen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughaeften.html>

– Consulting: <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/Consulting.html>



2.4 Hauptsitz der Organisation



– Hauptsitz: Frankfurt am Main



2.5 Länder der Geschäftstätigkeit



– Anzahl Länder: 14

– Wesentliche Länder: siehe "Profil"



2.6 Eigentümerstruktur



– Rechtsform: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht.

– Eigentumsverhältnisse: Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/investor-relations/fraport-aktie/basisdaten-aktionaersstruktur.html>).

– Regulatorische Rahmenbedingungen: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Aktionärsstruktur ist unter <http://www.fraport.de/de/investor-relations/fraport-aktie/basisdaten-aktionaersstruktur.html> einsehbar.



2.7 Märkte



– Märkte

– **Destinationen:** Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist nicht möglich.

– **Kunden:** Im Einzugsgebiet von 200 Kilometern des Flughafens Frankfurt leben rund 40 Millionen Konsumenten. Der Flughafen befindet sich im Ballungsgebiet des Rhein-Main-Gebietes.

– Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrt-Bezug:

1) **Airport-Retailing**

2) **Immobilienmanagement**

3) **Parkraummanagement**

4) **Energie und Versorgung**

5) **IT-Services**

6) **Flughafenwerbung**

Die von uns bedienten Märkte unterscheiden sich nicht in Hinblick auf die bedienten Kunden. Eine entsprechende Aufschlüsselung ist daher nicht möglich. Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist mit den vorhandenen Datenerhebungsmethoden nicht möglich.



2.8 Größe der Organisation



Für den Fraport-Konzern gelten 2013 folgende Daten:

- Anzahl der Beschäftigten* des Fraport-Konzerns (31.12.2013): 21.986
- Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten: rund 78.000** (inklusive Gateway Gardens & The Squire)
- Umsatz: 2.561,4 Mio. Euro
- Bilanzsumme: 9.523,4 Mio. Euro
- Eigenkapital: 3.098,8 Mio. Euro
- Langfristige Schulden: 5.523,3 Mio. Euro
- Kurzfristige Schulden: 901,3 Mio. Euro
- EBITDA: 880,2 Mio. Euro
- Konzern-Ergebnis: 235,7 Mio. Euro
- Menge der Produkte und Services: Die Aviation (Flug- und Terminalbetrieb, Unternehmenssicherheit, Ground Services, Werkfeuerwehr, VIP Services) und Non-Aviation Services (Airport Retailing, Parkraummanagement, Immobilienmanagement, Energie und Versorgung, Flughafenwerbung, IT-Services) sind unter <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen.html> einsehbar. Fraport ist Dienstleister und kein produzierendes Unternehmen, daher entfällt die Angabe der Menge der Produkte.
- Größe des Flughafengeländes: 21 km²

Das Start- und Landebahnsystem am Frankfurter Flughafen besteht aus vier Bahnen, von denen drei parallel in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind und eine in Nord-Süd-Richtung:

- Centerbahn: 4.000 Meter lang
- Start- und Landebahn Süd: 4.000 Meter lang
- Startbahn West: 4.000 Meter lang
- Landebahn Nordwest: 2.800 Meter lang

Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke.

- Minimum Connection Time: 45 Minuten
- Anzahl der Flugbewegungen: 472.692
- Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben: 164
- Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden: 387

Siehe auch (unter anderem auch für die Finanzdaten der Beteiligungen) ["Geschäftsbericht 2013"](#), S.53ff sowie S. 92ff.

* Beschäftigte inkl. Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten zum 31. Dezember gemäß GRI.

** Die Zahlen für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.



2.9 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse



Siehe ["Geschäftsbericht 2013"](#), S. 24 sowie S. 102.



2.10 Auszeichnungen



Siehe ["Daten und Fakten"](#)



Aspekt: Berichtsparameter

3.1 Berichtszeitraum



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)



3.2 Veröffentlichung des letzten Berichts



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)

3.3 Berichtszyklus



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)

3.4 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht



Siehe ["Impressum"](#)

3.5 Definition Berichtsinhalte und Stakeholder



– Identifikation und Priorisierung:

Die Auswahl und Gewichtung der in unserem Nachhaltigkeitsbericht dargestellten Themen erfolgte unter Berücksichtigung der von der Global Reporting Initiative formulierten Prinzipien (Vollständigkeit, Wesentlichkeit und Einbeziehung von Stakeholdern). Die wesentlichen Themen werden in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert und priorisiert. Siehe dazu [„Grundlagen der Berichterstattung“](#) und [„Wesentlichkeitsmatrix“](#).

– Einbezug der Stakeholder:

Im Dialog mit Stakeholdern werden die wesentlichen Themen weiterentwickelt. Die Ergebnisse dieser Dialoge fließen periodisch in die Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix ein. Siehe [„Wesentlichkeitsmatrix“](#).

– Validierung:

Über das externe Ranking der Nachhaltigkeitsberichte von [IÖW/future Ranking](#) wird der Bericht regelmäßig auf Vollständigkeit und Qualität geprüft. Die von Fraport aus dem Ranking gezogenen Schlussfolgerungen fließen in die Konzeption des folgenden Berichts ein.

Siehe auch [„Unsere Stakeholder“](#)

3.6 Berichtsgrenze



Siehe ["Grundlagen der Berichterstattung"](#)

3.7 Beschränkungen des Berichtsumfangs



Wir kommunizieren die Informationen, die notwendig sind, um die Leistung des Fraport-Konzerns auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung für den definierten Geltungsbereich in der dem Bericht zugrunde liegenden Periode beurteilen zu können. Dies beinhaltet vor allem alle wesentlichen ökologischen und gesellschaftlichen/sozialen Einflüsse der Organisation. Die ökonomischen Leistungen des Konzerns werden im Nachhaltigkeitsbericht nur angerissen, umfangreiche Informationen hierzu enthält der [Geschäftsbericht 2013](#).

In unseren jährlichen [Umwelterklärungen](#) im Rahmen der EMAS-Zertifizierung sind ausführlichere Informationen zu unseren Umweltauswirkungen zu finden.

3.8 Joint Ventures, Töchter, Outsourcing



Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben. In den Konzern-Abschluss werden die Muttergesellschaft Fraport und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet. Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.

Siehe "[Grundlagen der Berichterstattung](#)"



3.9 Datenerfassung



Siehe "[Grundlagen der Berichterstattung](#)"

3.10 Neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten



Die Konzern-Personalkennzahlen der Jahre 2010 – 2012 wurden teilweise, auf Grund von Abweichungen in der Konsolidierung, rückwirkend angepasst (siehe "[Personal](#)"). Dies ist in den jeweiligen Fällen entsprechend in den Fußnoten vermerkt.



3.11 Veränderungen gegenüber Vorjahren



– Scope und Berichtsgrenzen: Keine Änderungen

– Messmethoden: Die Umweltkennzahlen unterliegen ab 2012 denselben [Erhebungsmethoden](#) wie der Finanz- und Personalkennzahlen. Seit 2013 erheben wir zusätzlich die Umweltkennzahlen der Tochtergesellschaften Gesellschaft für Cleaning Service mbh & Co. (GCS) CS und Airport Cater Service (ACS). Der hiervon abweichende Konsolidierungskreis der Jahre 2009 bis 2012 wurde nicht rückwirkend angepasst.

– Änderungen im Konsolidierungskreis: siehe "[Geschäftsbericht 2013](#)", S. 102ff.



3.12 GRI Content Index



Dieses Dokument.



3.13 Externe Prüfung des Berichts



Siehe "[Bestätigungsvermerk Finanzkennzahlen](#)", S. 195.



Aspekt: Governance, Verpflichtungen und Engagement

4.1 Führungsstruktur



Entsprechend deutschem Recht ist für Fraport ein duales Führungssystem vorgegeben: Der Vorstand leitet das Unternehmen mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre Umsetzung. Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin

(Compliance). Darüber hinaus sorgt der Vorstand für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Anteilseigner werden im Rahmen der Hauptversammlung durch die Aktionäre, die der Arbeitnehmer entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes durch die Arbeitnehmer gewählt. Die Wahlperiode beträgt fünf Jahre.

Detailliertere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern, zur Zusammensetzung und Tätigkeit des Gremiums befinden sich im „Geschäftsbericht 2013“, S. 16ff. Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekte erfolgt im Kapitel **“Daten und Fakten”**.

4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht Mitglied des Vorstands.

4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans

Diese Angabe ist nur notwendig für Organisationen ohne Aufsichtsrat. Die Fraport AG hat einen Aufsichtsrat nach deutschem Aktienrecht.

4.4 Mechanismen für Aktionärs- und Mitarbeiterempfehlungen an den Vorstand/Aufsichtsrat

Die Beschäftigten sind entsprechend deutschem Recht im Kontrollorgan des Aufsichtsrats paritätisch vertreten. Der Aufsichtsrat hat einen gesonderten Personalausschuss. Aufgabe des Personalausschusses ist die Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens. Die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat kann Empfehlungen an den Vorstand geben. Zudem sind Empfehlungen an den Vorstand auch über das System der Betriebsräte möglich.

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Hauptversammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf und die Tagesordnung informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch veröffentlichte Zwischenberichterstattung und Publikationen des Unternehmens auf der Homepage aktuelle Informationen. Die Vertreter der Aktionäre und der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat bereiten die Sitzungen des Aufsichtsrats jeweils gesondert, gegebenenfalls mit Mitgliedern des Managements vor. Die Mitglieder des Vorstands nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, wenn nicht der Aufsichtsrat in Einzelfällen beschließt, in Abwesenheit des Vorstands zu tagen.

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig in jeder seiner Sitzungen durch den Vorstand über die ökonomische, ökologische und soziale Performance informiert. Dies geschieht unter anderem auch aus der gesetzlichen Verpflichtung des § 90 AktG heraus, der den Vorstand dazu verpflichtet, den Aufsichtsrat über die ökonomische Entwicklung auf dem Laufenden zu halten. Hier werden regelmäßig auch die unternehmensspezifischen Umweltthemen mit behandelt. Soziale Themen werden in der Regel im Personalausschuss vorberaten, um anschließend auch im Rahmen eines Regel-TOPs dem Aufsichtsrat dargestellt zu werden.

Siehe auch **“Geschäftsbericht 2013”**

4.5 Verknüpfung der Vorstandsvergütung mit der Unternehmensleistung

Die Vergütung des Vorstands der Fraport AG wurde 2010 verstärkt an längerfristige Kriterien gekoppelt und erfüllt die Vorgaben des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 wurden im Dezember 2013 weitere Anpassungen insbesondere bezüglich von Caps bei variablen Vergütungsbestandteilen mit dem Vorstand vereinbart. Detaillierte Informationen zu

den Vergütungen, auch die des Aufsichtsrates, enthält der Vergütungsbericht innerhalb des [Geschäftsberichts 2013](#) (S. 16ff) der Fraport AG.

Seit 2009 ist Nachhaltigkeit im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gehaltsrelevant, 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Die neue Vergütungsstruktur ist mit mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und einer Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche Entwicklungen langfristiger angelegt und orientiert sich insofern stärker als bisher an der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Teile der Vergütung sind an längerfristige Kriterien der Mitarbeiterzufriedenheit gekoppelt, der Mitarbeiterentwicklung und der Kundenorientierung. Parameter sind hier Mitarbeiter- und Kundenbefragungen wie auch die künftige Entwicklung der Arbeitsplätze.

4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenskonflikten



Der Umgang mit Interessenskonflikten ist im [Fraport Corporate Governance-Kodex](#) geregelt.

Demnach unterliegen Vorstandsmitglieder während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Vorstandsmitglieder und Beschäftigte dürfen im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit weder für sich noch für andere Personen von Dritten Zuwendungen oder sonstige Vorteile fordern oder annehmen oder Dritten ungerechtfertigte Vorteile gewähren. Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenskonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber. Alle Geschäfte zwischen dem Unternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen persönlich nahestehenden Unternehmen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen. Geschäfte zwischen der Gesellschaft und Vorstandsmitgliedern können nur vom Aufsichtsrat abgeschlossen werden. Wesentliche sonstige Geschäfte (das heißt solche zwischen Vorstandsmitgliedern und anderen Konzernunternehmen sowie zwischen dem Unternehmen und den Vorstandsmitgliedern nahestehenden Personen oder diesen persönlich nahestehenden Unternehmen) bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates. Vorstandsmitglieder übernehmen Nebentätigkeiten außerhalb des Unternehmens, insbesondere Aufsichtsratsmandate, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Aufsichtsratsmitglied legt Interessenskonflikte, insbesondere solche, die auf Grund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenskonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenskonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats. Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Fraport AG bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats.

4.7 Qualifikation der Vorstandsmitglieder in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen



Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane der Fraport AG richtet sich nach dem deutschen Aktienrecht. Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Hierbei können auch Themen identifiziert werden, die zum Anlass für individuelle Fortbildungsmaßnahmen genommen werden. Für weitere Informationen vgl. „[Erklärung zur Unternehmensführung](#)“ gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht sowie den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2013. Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat nur solche Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen und hinreichend unabhängig sind. Ferner hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit dem Thema „Diversity“ auseinandergesetzt und bereits 2010 hierzu Beschlüsse gefasst, die sowohl das Unternehmen allgemein, als auch die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat selbst betreffen.

4.8 Interne Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien



Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er

beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

2007 hat sich Fraport zu den UN Global Compact-Prinzipien bekannt. An diese Standards anknüpfend, entschlossen wir uns 2012, das bislang im Wesentlichen auf Antikorruptionsmaßnahmen fokussierte „WerteManagementsystem“ inhaltlich weiterzuentwickeln. Die neuen Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten sind nun wesentlicher Bestandteil bei der Neuausrichtung der wertebasierten Compliance. Der Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe „[Compliance and Codes of Conduct](#)“). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt.

Fraport verfügt über verschiedene Managementsysteme, die eine verantwortungsvolle Unternehmensführung unterstützen (für mehr Informationen siehe „[Risiko- und Compliance-Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem](#)“).

Die Umweltpolitik der Fraport AG wurde vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet und unterzeichnet. Sie ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. Die Fraport AG verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen (für weitere Informationen vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9)

Die Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ schreibt die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt, auch Diversity genannt, für Fraport fest. Diese Grundsätze sind Bestandteil bei Personalentscheiden, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung.

“Wir zeigen Flagge! Fraport Führungsgrundsätze” Die Fraport-Führungsgrundsätze basieren auf Vision und Konzernzielen und definieren das Führungsverständnis der Fraport AG. Alle Führungskräfte sind diesen Grundsätzen verpflichtet.



4.9 Verfahren des Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung

Der Vorstand nimmt unter anderem über das in der Organisation verankerte Sustainability Board die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor. Das Sustainability Board entwickelt das Nachhaltigkeitsprogramm weiter; die jährliche Abfrage des Maßnahmenenerfolgs sowie die Erkenntnisse aus unseren Stakeholder-Dialogen bilden hierfür die Grundlage (siehe „[Organisationsstruktur](#)“). Das Sustainability Board tagt drei bis vier Mal jährlich.

Der Vorstand legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.



4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands

Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz der Tätigkeit des Vorstands (siehe „[Erklärung zur Unternehmensführung/Corporate Governance Bericht](#)“ gemäß § 289a HGB und „Bericht des Aufsichtsrats“ im „[Geschäftsbericht 2013](#)“).



4.11 Vorsorgeprinzip

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements (siehe „[Wesentlichkeitsmatrix](#)“).

Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (s. [Umwelterklärung 2011](#), S. 6 f.).

Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden bzw. reduzieren oder ausgleichen (siehe [„Arbeitssicherheit“](#) und [„Gesundheitsschutz“](#)). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsaterklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert.

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Am Flughafen Frankfurt werden kontinuierlich modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG ist ein nach ICAO-Standards und Empfehlungen eingerichtetes Instrument, mit dem sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt werden. Das SMS richtet sich an alle Nutzer des Flughafens Frankfurt; die relevanten Prozesse, Verfahren und Verantwortlichkeiten sind in einem intern allen zugänglichen Handbuch festgehalten (siehe [„Sicherheit im Luftverkehr“](#)).

4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien +

– Freiwillige Initiativen (Auswahl):

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltensstandards – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet.

Darüber hinaus hat Fraport 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkäuferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex.

Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik. Im Dezember 2007 hat Fraport die Charta der Vielfalt unterzeichnet.

Seit 2002 ist Fraport Mitglied im [Transparency International Deutsches Chapter e.V.](#)

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation (ACA) teil, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der ACA geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. 2011 wurde dem Flughafen Frankfurt Stufe 3 zuerkannt, dem Flughafen Antalya Level 3 im Jahr 2012.

– Verpflichtende Initiativen:

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

Siehe auch [„Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften“](#)

4.13 Mitgliedschaften +

Ihre Interessen verfolgt Fraport unter anderem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden [Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen \(ADV\)](#), [Airports Council International \(ACI\) Europe](#) und [World](#). Fraport ist darüber hinaus

Mitglied des [Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft \(BDL\)](#). Der BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz zu leisten. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen (für mehr Informationen siehe [„Unsere Stakeholder“](#) und [„Stakeholder-Engagement Fraport AG“](#)).

4.14 Stakeholdergruppen



Unsere wesentlichen Anspruchsgruppen sind: Finanz- und Kapitalmarkt, Aufsichtsrat, Passagiere und Besucher, Fluggesellschaften, Beschäftigte und Arbeitnehmervertreter, Anwohner, NGOs, Geschäftspartner, Politik und Behörden.

4.15 Auswahl der Stakeholder



Die für uns relevanten und einzubeziehenden Stakeholdergruppen wurden im Sustainability Board definiert. Wir suchen den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den 78.000 Beschäftigten* der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

Siehe auch [„Dialog“](#)

* Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

4.16 Einbezug von Stakeholdern



Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (für weitere Informationen siehe [„Stakeholder-Engagement Fraport AG“](#)). Es gehört zu den zentralen Aufgaben des Sustainability Boards, die bereichsspezifisch gewonnenen Erkenntnisse zusammenzuführen und ihre systematische Einbindung in den Strategieprozess sicherzustellen.

Siehe auch [„Dialog“](#)

4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern



– Vorgehen zur Integration der Anliegen der Stakeholder:

Die Wesentlichkeitsmatrix hilft uns, Chancen und Risiken für Fraport zu erkennen und zu nutzen beziehungsweise zu vermeiden. Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Chancen, die wir nutzen wollen, werden unten erläutert. Wesentliche Risiken stellen wir in unserem [Geschäftsbericht](#) dar.

Erstmals haben wir eine Wesentlichkeitsmatrix im Jahr 2010 entwickelt. Das Ergebnis umfasste 17 Handlungsfelder, die wir auf Basis der Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) und im Dialog mit den wichtigsten Anspruchsgruppen des Unternehmens aus allen für Fraport wichtigen Themen herausdestilliert hatten. Die Matrix reflektiert das breite Nachhaltigkeitsverständnis von Fraport, das nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und gesellschaftliche beziehungsweise soziale Aspekte umfasst.

Wir haben diese Wesentlichkeitsmatrix 2013 aktualisiert und dabei gleichzeitig die Handlungsfelder überprüft und angepasst. Zur Erstellung der neuen Matrix wurden der Vorstand und die Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter gebeten, die Handlungsfelder im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu bewerten. Auch Geschäftsführer ausgewählter Beteiligungen – hier die drei nach Beschäftigtenzahl größten Beteiligungen in Deutschland (APS, FraSec und GCS) sowie die Geschäftsführer unserer Mehrheitsbeteiligungen in Antalya, Lima, Varna und Burgas – wurden um ihre Einschätzung gebeten. Im zweiten Schritt baten wir Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Kapitalmarkt, Fluggesellschaften, Passagiere,

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Anwohner, NGOs, Geschäftspartner und Politik) um ihre Einschätzung zur Relevanz der einzelnen Handlungsfelder. Die aktualisierte Matrix wurde durch das Sustainability Board verabschiedet.

– Resultierende Schlüsselthemen:

Aus dieser Wesentlichkeitsmatrix wurde das Nachhaltigkeitsprogramm abgeleitet. Dieses fokussierte sich auf die Handlungsfelder der allerhöchsten Priorität:

- Sicherheit im Luftverkehr
- Produktqualität und Kundenzufriedenheit
- Wertschaffung
- Beschäftigungsentwicklung
- Compliance/Governance
- Attraktivität als Arbeitgeber
- Wertschöpfung und Engagement in der Region
- Klimaschutz
- Luftqualität
- Natur- und Ressourcenschutz
- Vielfalt und Chancengleichheit
- Beschaffung

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im [Nachhaltigkeitsprogramm](#).

– Umsetzung in der Kommunikation:

Die Ziele und Maßnahmen hat das Sustainability Board Ende 2013 verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit wurden die Anliegen der Stakeholder auch im Reporting integriert.



Ökonomische Leistungsindikatoren



Managementansatz EC

Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeld "Wertschaffung" zusammengefasst (siehe „Wertschaffung“).

Policy:

Das Interesse unserer Eigentümer gilt neben unserer verkehrspolitischen Funktion der langfristigen Sicherung von Wert und Ertrag, das heißt, einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Wir wollen die Substanz von Fraport kontinuierlich steigern, das Eigenkapital angemessen verzinsen und die Mittel erwirtschaften, die zur Finanzierung der zukünftigen Entwicklung erforderlich sind. Die Zielerreichung wird gemessen an verschiedenen Kenngrößen wie Wertbeitrag, ROFRA (Return on Fraport Assets), Umsatz und Ergebnis. Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzernentwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz aus den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets x Kapitalkostensatz) und dem EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) als Ergebnisgröße ermittelt wird (für weitere Informationen siehe [Geschäftsbericht 2013](#)).

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

Organisatorische Verantwortung:

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

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe "[Geschäftsbericht 2013](#)", S. 67ff).

Aspekt „Wirtschaftliche Leistung“:

Für Informationen zur wirtschaftlichen Leistung des Konzerns siehe „Finanzen“ und „Eigentümer“.

Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2013 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 (siehe "[Geschäftsbericht 2013](#)", S. 24ff). Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Risiko- und Chancenbericht des Geschäftsberichts 2013 erläutert.

Aspekt „Marktpräsenz“:

Als Full-Service-Anbieter im Airport-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv (siehe „Profil“ und <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughafen.html>).

Aspekt „Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen“:

Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Unsere wirtschaftliche Wertschöpfung kommt den unterschiedlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens zu Gute, beispielsweise Beschäftigten und Kapitalgebern. Sie ist damit ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Wert unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 62 Prozent geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, je rund 14 Prozent über Zinsen und Dividenden an Kreditgeber und Aktionäre. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt leisten wir Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und

ökologischen Aktivitäten (siehe „[Wertschöpfung](#)“ und „[Finanzen](#)“). Wichtige Engagements, meist auf sozialem Gebiet, werden auch von unseren Beschäftigten und unseren Konzerngesellschaften im Ausland geleistet (siehe „[Standorte weltweit](#)“).

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Siehe "[EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter Wert](#)"



EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels

Um Risiken der Geschäftstätigkeit frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten, konsequent zu handeln und kontinuierlich zu überwachen, hat die Fraport AG ein Steuerungs- und Kontrollsystem implementiert, das darauf ausgerichtet ist, Risiken im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Der Vorstand erhält eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzernrisiken und berichtet auf dieser Basis an den Aufsichtsrat. Ausführliche Informationen hierzu werden jeweils in den Geschäfts- und Zwischenberichten der Fraport AG gegeben.

Im Rahmen von EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, europäische Öko-Audit-Verordnung) werden physikalische Risiken am Flughafen identifiziert, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen. Die mit dem Klimawandel einhergehenden Veränderungen von Witterungsverhältnissen wie Starkregenereignisse oder starker Wind/Sturm könnten in wenigen Fällen die Kapazitäten am Flughafen einschränken.

Im Zuge des Klimawandels und der Verknappung von Ressourcen wird die Effizienz, mit der eine Verkehrsleistung erbracht wird, immer wichtiger. Der Flughafen Frankfurt ist ein in vielfacher Hinsicht sehr effizientes Drehkreuz. Unter anderem wird auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche eine hohe Verkehrsleistung erbracht. Unter den Hub-Airports mit einem vergleichbaren Verkehrsaufkommen gehört der Flughafen Frankfurt zu den kleinsten, was im Hinblick auf den Schutz der Biodiversität gerade auch in einem Ballungsraum wie dem Rhein-Main-Gebiet wichtig ist.

Ein weiterer Effizienzvorteil von Luftverkehrsdrehscheiben wie Frankfurt besteht in der sinnvollen Koordination der Flugverbindungen, die zahlreiche ökologische Vorteile hat: Es werden weniger Punkt-zu-Punkt-Verbindungen benötigt, die Flugzeuge sind besser ausgelastet, es können Großraumflugzeuge eingesetzt werden, deren Leistungs-/Emissions-/Lärmbilanz deutlich besser ist als die von kleinen Flugzeugen. Ein weiterer Vorteil besteht in der Möglichkeit, Passagier- und Frachttransporte zu kombinieren. In Frankfurt wird rund die Hälfte der Fracht als Beiladefracht zu Passagierflügen transportiert. Die laufende Optimierung der Bodenprozesse sowie der Einsatz von energiesparendem Equipment und Fahrzeugen tragen ebenfalls zur Erhöhung der Effizienz bei.

Fraport entwickelt den Flughafen Frankfurt gemeinsam mit Partnern zur „Frankfurt Airport City“ – einem herausragenden Mobilitäts-, und Immobilienstandort. Unsere Immobilien- und Flächenentwicklung setzt dabei auf die Errichtung energieeffizienter Gebäude und die energietechnische Ertüchtigung bestehender Gebäude. Die hier angesiedelten Unternehmen profitieren nicht nur von den kurzen Wegen innerhalb der Airport City, sie ist auch an eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur angebunden. Der intermodale Verkehrshafen Frankfurt ist an alle Verkehrssysteme angebunden: Schiene, Straße und sogar an den Wasserweg, auf dem ein Großteil des hier benötigten Treibstoffs herangeschafft wird. Die direkte Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz sowie den Regionalverkehr ermöglicht eine Verlagerung innerdeutscher Kurzstreckenflüge auf die Schiene. Ein Großteil der Fluggäste (41,6 Prozent) nutzt bereits heute die Bahn zur An- und Abreise.

Eine Aussage zu den finanziellen Folgen des Klimawandels ist derzeit nicht möglich.



EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

Der Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen sowie an Aufwendungen für die Beschäftigten ist unter „[EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen](#)“ einzusehen.

Für weitere Informationen siehe „[Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung](#)“



EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand



Zuwendungen der öffentlichen Hand hat Fraport nicht erhalten. Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligung des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen den Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (für weitere Informationen siehe „Eigentümer“ und „EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand“).



EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn



Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da rund 90 Prozent der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In nahezu 100 Prozent aller Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards (siehe „Standorte weltweit“). Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt.



EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern



Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Rund 73 Prozent (520 Millionen) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben für den Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber ist es der Fraport AG nicht möglich, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen.

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

- Wettbewerbsgrundsatz (Möglichst vielen Bietern ist in einem formalisierten Verfahren die Gelegenheit zu geben, ihre Leistung anzubieten)
- Transparenzgrundsatz (Allen Bietern sind die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen. In einem laufenden Vergabeverfahren darf die gewählte Verfahrensart nicht geändert werden)
- Gleichheitsgrundsatz /Diskriminierungsverbot (Alle Bieter sind gleich zu behandeln)
- Gebot der Losvergabe (Umfangreiche Aufträge sollen in einzelne Fach- und Teillose ausgeteilt werden, um kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, sich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu bewerben)
- Gebot der Wirtschaftlichkeit (Der Zuschlag ist auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen)



Aspekt: Marktpräsenz

AO1 Passagiere



Siehe „AO1 Passagiere“

Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitpassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich.



AO2 Flugbewegungen



Siehe „AO2 Flugbewegungen“

Zur Zeit ist es (noch) nicht möglich, für die einzelnen Teilaspekte (d.h. Commercial passenger flights, Commercial

cargo flights, General aviation flights und State aviation flights) die Anzahl der Flugbewegungen unterschieden nach Tag und Nacht anzugeben.

AO3 Cargo-Volumen



Siehe „AO3 Cargo-Volumen“

EC7 Standortbezogene Personalauswahl



Wesentlicher Geschäftsstandort mit rund 90 Prozent aller Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt. Fraport hat keine organisationsweite Firmenpolitik und verfolgt keine Verfahren, um Ortsansässige bei der Einstellung zu bevorzugen. In den ausländischen Beteiligungsunternehmen werden hauptsächlich landeseigene Beschäftigte aufgrund der Spezifik des Geschäfts eingesetzt. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.

Aspekt: Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen

EC8 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl



Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens fühlen wir uns der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir leisten seit Jahren zahlreiche Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten. Dazu gehören Spenden und das Sponsoring zahlreicher Vereine, Kulturinitiativen, Hilfsorganisationen und Bildungseinrichtungen. Für weitere Informationen (unter anderem auch zu den Auswirkungen der Unterstützungen) siehe **„Freiwilliges Engagement“**. Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich unter **„EC8 Gesellschaftliches Engagement“**.

Eine Untersuchung zu den Bedürfnissen der Gemeinschaft, um festzustellen, welche konkreten Angebote benötigt werden, wurde im Berichtszeitraum nicht durchgeführt.

Auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Konzernstandorte im Ausland engagieren sich, siehe hierzu **„Lima“**, **„Varna und Burgas“** und **„Antalya“**.

EC9 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen



Der Flughafen Frankfurt ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Mit rund 78.000 Beschäftigten* ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands.

Rund 73 Prozent (520 Millionen) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 94 Prozent aller Aufträge lagen unter 10.000 Euro und waren deshalb mittelstandsfreundlich. Damit schafft Fraport indirekt bei den beauftragten Unternehmen schätzungsweise 25.000 Arbeitsplätze. 2014 werden die Aufträge an Unternehmen der Region voraussichtlich auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafen-Unternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei.

Siehe auch **„Wertschöpfung“** sowie <http://www.fraport.de/de/konzern/flughafen-und-region/wirtschaftsfaktor-flughafen.html>.

Darüber hinaus ist der Flughafen für die gesamte Bundesrepublik wichtig, weil die deutsche Volkswirtschaft vor allem vom Export abhängig ist. Viele Unternehmen sind auf kurze Lieferzeiten und einen schnellen Güterumschlag angewiesen, um auf weltweiten Bezugs- und Absatzmärkten erfolgreich agieren zu können. Der Luftverkehr ist hierfür eine notwendige Voraussetzung. Der Flughafen Frankfurt spielt dabei für Deutschland eine maßgebliche Rolle.

* Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.



Ökologische Leistungsindikatoren



Managementansatz EN

Ziele und Leistungen:

Siehe „Umwelt“

Policy:

Siehe [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Organisatorische Verantwortung:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Umweltaspekte trägt, ist der Vorstandsvorsitzende.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Für Schulung und Weiterbildung von Beschäftigten, Umweltauditoren und Führungskräften zu Umweltthemen ist der Vorstandsstab Arbeitsschutz zuständig, der auch die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz durchführt (vgl. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Fraport AG am Flughafen Frankfurt wird seit 1999 regelmäßig nach EMAS validiert und seit 2002 nach ISO 14001 zertifiziert. Weiterhin sind die Mehrheitsbeteiligungen mit relevanten Umweltwirkungen (FCS, N*ICE) am Flughafen Frankfurt nach EMAS validiert. Die Flughäfen Lima und der Terminalbetrieb in Antalya sind ISO 14001 zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas haben eingeführte Umweltmanagementsysteme.

Aspekt „Materialien“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Ressourcenschonung. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.

Für weitere Informationen s. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung, davon sind die an den Standorten in Lima und Antalya ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe „Risiko- und Compliance-Managementssystem sowie [Internes Kontrollsystem](#)“).

Weitere eingesetzte Materialien sind unter [“EN3 Direkter Energieverbrauch”](#), [“EN8 Gesamtwasserentnahme”](#) und [“AO6 Flächen und Flugzeugenteisungsmittel”](#) zu finden.

Aspekt „Energie“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Energieeffizienz. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Fraport hat 2013 bei der Muttergesellschaft ein abrechnungsbasiertes Controlling und Reporting der Energieverbräuche und, damit zusammenhängend, der CO₂-Emissionen eingeführt.

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung, davon sind die an den Standorten in Lima und Antalya ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe [“Risiko- und Compliance-](#)

Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem“). Maßnahmen werden unter „Klimaschutz“ und im „Nachhaltigkeitsprogramm“ beschrieben.

Aspekt „Wasser“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Wasser. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen s. [Umwelterklärung 2011](#), S. 9.

Maßnahmen werden unter „Natur- und Ressourcenschutz“ und im „Nachhaltigkeitsprogramm“ beschrieben. Unter AO4 „Qualität des Niederschlagswassers“ werden Kennwerte dargestellt (siehe „Umwelt“).

Fraport bereitet aus Niederschlagswasser und eigenem Brunnenwasser Brauchwasser auf. Fraport betreibt zwei Regenwasser-Aufbereitungsanlagen, die sich auf dem Gelände der CargoCity Süd und im Terminal 2 befinden. In regenarmen Zeiten wird aufbereitetes Mainwasser zugespeist. Das Brauchwasser wird über separate Versorgungsnetze in die Bereiche Sprinkleranlagen, Toilettenspülung und Beregnung von Grünanlagen geführt. In der CargoCity Süd gibt es eine flächendeckende Brauchwasserversorgung. Im Norden des Flughafens werden die Terminals 1 und 2 mit Brauchwasser versorgt, wobei sich die Brauchwasserversorgung im Terminal 1 und den benachbarten Bürogebäuden gegenwärtig noch im Ausbau befindet.

Aspekt „Biodiversität“:

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Biodiversität. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.

Fraport besitzt ein „Wildlife-Management“. Für Flugzeuge sind Kollisionen mit großen und schweren Vögeln oder mit Vogelschwärmen eine besondere Gefahrenquelle. Da zirka 90 Prozent der Vogelschläge in Flughafennähe stattfinden, ist der Flughafen-Betreiber in der Pflicht, dieses Risiko zu minimieren. Anders als auf anderen internationalen Flughäfen wird in Frankfurt nicht auf die Vertreibung der Vögel, sondern auf ein spezielles Biotopmanagement gesetzt. Dabei geht es darum, das Flughafen-Gelände und sein Umfeld so zu gestalten, dass Vögel gar nicht erst angezogen und Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten vermieden werden. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine „Bird Control“ wird ganztäglich auf dem Flughafengelände sowie dem Flughafenumfeld sichergestellt. Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevante Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge zirka 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld, um Bodenbrüter nicht anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen. An Flughafen-Beteiligungen berät der Vogelschlagbeauftragte von Fraport und hilft, Wildlife Managementsysteme zu implementieren. Eine regelmäßige Kontrolle der Anzahl, Zusammensetzung und Verbreitung von Vogelarten auf dem Flughafen-Gelände ist ganzjährig sichergestellt.

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest wurde das Überwachungssystem MIVOTHERM für Vogelflugbewegungen entlang des Mains eingeführt. Es arbeitet auf Basis der Thermofotografie-Technik und erfasst und identifiziert Vogelschwärme mittels hochauflösender stereoskopischer Wärmebildkameras. Dabei können verschiedene Parameter, wie Flughöhe und Fluggeschwindigkeit sowie die Schwarmgröße, exakt ermittelt werden. Gleichzeitig wurde am südlichen Ufer des Mönchwaldsees ein blickdichter Vorhang errichtet, der Vögel vom Landebahnbereich fernhalten und optische Signal- und Störreize für Vögel auf dem Mönchwaldsee minimieren soll.

Aspekt „Emissionen, Abwasser und Abfall“:

Die Luftschadstoff-Emissionen werden in einer Umweltabteilung im operativen Bereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit erfasst. Die CO₂-Emissionen werden in der Abteilung für Umweltmanagement erhoben und überwacht. Das operative Management des Abwassers ist beim Handels- und Vermietungsmanagement angesiedelt. Bei der Fraport Muttergesellschaft managt eine eigens dafür zuständige Abteilung die Abfallentsorgung. Unser Umweltmanagement umfasst die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2011](#), Organigramm, S: 6 – 7, Luftqualität, S. 25 – 27, Abwasser S. 33 – 35, Abfall S. 40 – 41. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Unsere Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung haben Umweltmanagementsysteme aufgebaut, in dessen Rahmen die

Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall systematisch erfasst werden. In Lima und Antalya werden die Managementsysteme ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert.

Fraport hat bereits 2008 alle Aktivitäten zum Klimaschutz zusammengefasst, das sich auf drei Felder konzentriert: Energiesparmaßnahmen im Bestand von Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark. Ein umfassendes CO2-Controlling dient zur Überprüfung aller Klimaschutzmaßnahmen. Die Fraport AG erhält internationale Anerkennung für ihre Klimaschutzaktivitäten: Der Flughafenbetreiber hat 2014 erneut die dritte von vier Zertifizierungsstufen der Airport Carbon Accreditation vom Dachverband der europäischen Flughäfen ACI Europe erreicht. Seit 2006 bringt Fraport seine Klimaberichterstattung im „Carbon Disclosure Project“ (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Wir wurden bereits zum vierten Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI, besteht seit 2010) aufgenommen, der die besten zehn Prozent der teilnehmenden Unternehmen listet. Die Luftschadstoff-Emissionen und -Immissionen werden kalkuliert bzw. an zwei eigenen Stationen gemessen. Maßnahmen zur Reduktion werden durchgeführt: Erhebung emissionsabhängiger Flughafen-Entgelte auf Basis von Stickoxiden und Kohlenwasserstoff, Reduktion der Roll- und Wartezeiten von Flugzeugen mittels neuer Verfahren, Einsatz mobiler Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge nach dem neusten Stand der Technik (Elektromobilität), Software-Instrumente zur Optimierung von Abfertigungsprozessen und Vermeidung von Leerfahrten. Das bei der Fraport Muttergesellschaft im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmitteln verunreinigt. Zukünftig wird Niederschlagswasser am Flughafen Frankfurt mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt. Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen, Abwasser und Abfall siehe [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

Leitgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich zu recyceln oder zu verwerten. Am Flughafen Frankfurt wird nicht gefährlicher Abfall getrennt, unter anderem nach Papier, Glas, Verpackungsabfällen (DSD) und Restabfall. Die gesammelten Abfälle gehen entweder in Sortieranlagen, wo Störstoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden oder in das Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt. Der hier bei der Verbrennung erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt. Die bei Fraport anfallenden gefährlichen Abfälle werden ebenfalls getrennt gesammelt und, soweit möglich, einem Recycling zugeführt. Wo keine Recyclingmöglichkeit besteht, werden u.a. die Abfälle in einer hierfür geeigneten Verbrennungsanlage thermisch verwertet oder in einer chemisch-physikalischen Behandlungsanlage entsorgt.

Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport Muttergesellschaft um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Wir haben ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print Points entwickelt, Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über fünf Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigten betrug Ende 2013 rund 28 Prozent. Damit hat die Fraport AG ihr ehrgeiziges Ziel aus dem Nachhaltigkeitsprogramm bereits vorzeitig erfüllt.

Aspekt „Produkte und Dienstleistungen“:

Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen bzw. entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogrammstrategische Ziele gesetzt (siehe [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#)) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten, zum Beispiel für den [Klimaschutz](#), mit unserer [Biodiversitätsstrategie](#) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)). Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort.

Aspekt „Compliance“:

Compliance ist Teil unseres Umweltmanagements am Flughafen Frankfurt, welches nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert ist. Unser Flughafen war im Jahr 1999 der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Compliance ist ebenfalls Teil der an unseren Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung implementierten Umweltmanagementsysteme, die an den Standorten Antalya und Lima jeweils ebenfalls gemäß ISO 14001 zertifiziert sind.

Für mehr Informationen siehe [„Governance und Compliance“](#)

Aspekt „Transport“:

Intermodale Verkehrsverbindungen generieren im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zusätzliches Verkehrsaufkommen: Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt gegenüber Flughäfen ohne Fernbahnhof. Sie stärkt die Hubfunktion, erhöht

die Passagierzahlen und verschafft uns so wichtige Wettbewerbsvorteile. Gleichzeitig ermöglicht die Verlagerung von Flug- auf den Bahnverkehr eine partielle Kapazitätsentlastung des Luftverkehrs. So können Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) von Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlegt werden, für dringend benötigte Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden. Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. Seinerzeit wurde unter dem neu erbauten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen eröffnet – der heutige Flughafen-Regionalbahnhof. Mit der Eröffnung des AIRail Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Der Anteil des ICE-Verkehrs am Gesamtverkehr der an- und abreisenden Passagiere stieg von 3 Prozent im Jahr 1999 auf 19,3 Prozent im Jahr 2013. 2013 nutzten 35,5 Prozent der Originär-Passagiere zur An- und Abreise zum und vom Flughafen die Bahn (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress, ICE, IC, Fernzug). Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 40,8 Prozent im Jahr 2013, dagegen im Jahr 1999 bei nur 23,6 Prozent. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 Prozent für das Jahr 2020 vorgesehen, der damit nun längst erreicht ist (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter „[Kennzahlen](#)“ zu finden.

Aspekt „Intermodalität“:

Über Intermodalität wurde unter dem vorherigen Aspekt "Transport" berichtet. Fraport zielt darauf ab, den Flughafen über die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen. Hierzu arbeiten wir eng mit anderen Verkehrsträgern zusammen. 2013 nutzten beispielsweise 35,5 Prozent aller Originärpassagiere die Bahn zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 40,8 Prozent. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert – ein Angebot, das im Jahr 2013 rund 34,2 Prozent der Beschäftigten nutzten. Zudem optimieren wir die Frachtlogistikkette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen, im Gesamt-Konzern liegt der Anteil bei 68 Prozent.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter „[Kennzahlen](#)“ zu finden.

Insgesamt:

Der Erfolg unseres Unternehmens bemisst sich unter anderem daran, wie wir als Teil der Luftverkehrsindustrie auch unserer ökologischen Verantwortung gerecht werden. Deshalb legen wir auf Umweltschutz und die Umweltverträglichkeit unserer Aktivitäten viel Wert. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Betrieb des Flughafens entstehen bzw. entstehen könnten. Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine Umweltpolitik für den gesamten Konzern verabschiedet. Diese Politik greift unter anderem die Prinzipien des UN Global Compact auf. Fraport verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen. Dabei strebt die Fraport AG an, die Umwelt zu schützen und für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichere sowie gesundheitlich unbedenkliche Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Unser Umweltmanagement gewährleistet, dass wir gesetzlichen Bestimmungen und regulatorischen Eingriffen genügen und kontinuierlich Fortschritte in allen umweltrelevanten Themen erzielen. In dem Bestreben, unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht zu werden, veranlassen wir unsere Beschäftigten an allen Standorten, an denen wir tätig sind, mithilfe geeigneter Trainingsmaßnahmen zum verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zu Gute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Unser Geschäftsmodell unterstützt einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme. Wir wirken auf die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien hin, indem wir bei der Auswahl von Produkten und Dienstleistungen ökologische Kriterien anwenden. Wir informieren jährlich in einer Umwelterklärung über unsere Umweltaktivitäten und -leistungen. Die Umwelterklärung machen wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie allen Interessierten zugänglich.

Unser umfassendes Umweltmanagement konzentriert sich insbesondere auf die Themen Lärmschutz, Klimaschutz und Energieeffizienz, Intermodalität, Luftqualität und Natur- und Ressourcenschutz mit den Themen Biodiversität,

Wasserverbrauch, Abwasser, Boden und Grundwasser, Gefahrgut und Gefahrstoffe sowie Abfall. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Die regelmäßige und aufwendige Überprüfung ist Ausdruck der Überzeugung, dass ein Flughafen unserer Größe im Wettbewerb nur dann dauerhaft bestehen kann, wenn er eine nachhaltige Umweltpolitik als einen kontinuierlichen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess betreibt (vgl. [Umwelterklärung 2011](#)). Für Ziele und Leistungen siehe „[Nachhaltigkeitsprogramm](#)“.

Aspekt „Lärm“:

In eigener Verantwortung hat Fraport für den Flughafen Frankfurt bereits 1993 lärmbezogene Lande- und Startentgelte eingeführt. Bis 2000 basierte die Lärmdifferenzierung auf den Lärmwerten der Lärmzulassungspapiere der Flugzeuge. 2001 wurde die Lärmdifferenzierung auf die typenspezifischen, von der Fluglärmmessanlage des Flughafens Frankfurt erfassten Lärmwerte umgestellt. Seitdem wurde die Differenzierung und die Entgeltspreizung stufenweise verstärkt. Seit Januar 2013 werden die Flugzeugtypen für Landung und Start nach jeweils 16 Lärmkategorien unterschieden. Die Spreizung der Lärmklassen schlägt sich nachts besonders deutlich nieder, weil ein zusätzlicher Nachzuschlag, abhängig davon, ob die Bewegung in den Nachtrandstunden (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr) oder in der Nachtkernzeit (23.00 – 04.59 Uhr) stattfindet, zu entrichten ist. Durch die zusätzlichen Lärmrentgelte in der Nachtzeit soll neben dem wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge zusätzlich ein Anreiz gegeben werden, Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag zu verlagern.

Bereits vor Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn wurden lärmmentlastende Flugverfahren entwickelt und erprobt. Treiber ist ein Expertengremium mit Vertretern aus Kommunen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, dem Flughafen (Fraport AG), Politik und Wissenschaft, das im Forum Flughafen und Region (FFR) angesiedelt ist. Ziel dieser Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ist es, den Lärm schon bei der Entstehung zu mindern. Ein erstes Maßnahmenpaket umfasste sieben lärmindernde Verfahren. Diese wurden durch eine am 29. Februar 2012 unterschriebene Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ um 19 Maßnahmen erweitert (<http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>). Innerhalb der kontinuierlichen Mitarbeit in dem Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ hat Fraport für die Konzeption und Durchführung der Maßnahmen Dedicated Runway Operations – DROps und Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad die Federführung übernommen.

Das Verfahren DROps sieht eine von der Betriebsrichtung abhängige Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen bzw. Abflugrouten vor. Insgesamt soll durch die gezielte Schaffung von Lärmpausen eine Verminderung der Belastung von Anwohnern erreicht werden. Abwechselnd werden an Tagen ungeraden Datums DROps und an Tagen geraden Datums das konventionelle Betriebskonzept genutzt. DROps wird seit dem 28.06.2013 in der Zeit zwischen 5 und 6 Uhr im Regelbetrieb angewendet.

Die Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad gegenüber dem bisherigen Winkel vergrößert im Anflugbereich auf die Landebahn Nordwest die Flughöhe über besiedelten Gebieten. Die Fraport AG hat die Landebahn Nordwest pro Betriebsrichtung mit zwei Instrumentenlandesystemen für die Anflugwinkel 3,0 und 3,2 Grad ausgerüstet. Bei Anflügen mit Rückenwind und schlechten Wetterbedingungen ist aus Sicherheitsgründen vorerst der bisherige Winkel von 3,0 Grad beizubehalten. Der Probebetrieb hat im Oktober 2012 begonnen. Für einen Regelbetrieb stehen abschließende Genehmigungen und Nachweise noch aus. Die Praxis zeigt die sichere Fliegbarkeit sowie messbare Lärmreduktionen in den Maximalpegeln.

Der aktive Schallschutz wird ergänzt durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die Hessische Landesregierung eine Lärmschutzbereichsverordnung für den Flughafen Frankfurt Main erlassen. Sie setzt die Schutzzonen des Lärmschutzbereiches fest. Darüber hinausgehend wurde ein rund 265 Millionen Euro umfassender Regionalfonds gegründet mit dem zusätzliche Leistungen des passiven Schallschutzes für private Haushalte und für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen ermöglicht werden. Zudem werden aus dem Regionalfonds Mittel bereitgestellt, um Erstattungsansprüche auf passiven Schallschutz zeitlich vorzuziehen. Damit können solche Aufwendungen schon jetzt und nicht erst im Jahr 2016 (gesetzlicher Anspruch) beantragt und in Anspruch genommen werden. Das Budget wird durch das Land Hessen und Fraport bereitgestellt.

Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 28 stationäre Messstationen und drei mobile Messanlagen. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen wie zum Beispiel die Routenbelegung oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen veröffentlichen wir im Internet unter www.fraport.de. Mit der neuen Anwendung FRA Map wird ein individuelles Bild über die eigene Fluglärmsituation zu machen. Die interaktive Karte bietet Informationen zu allen relevanten Themen und lässt sich per Adresseingabe Betroffenen-spezifisch fokussieren.

Die Fraport AG unterstützt die vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) initiierte und vom Darmstädter Ökoinstitut wissenschaftlich begleitete Lärmwirkungsstudie NORAH. Die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“, deutsch etwa „Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit“) hat das Ziel, einer möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der

Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner. Weiteres zum Schallschutz im Nachhaltigkeitsbericht 2013 im Kapitel ["Schallschutz"](#), und im [Nachhaltigkeitsprogramm](#).

EN1 Eingesetzte Materialien



Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Unter „[AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel](#)“ sind die eingesetzten Hilfsmittel eingetragen.

Unser Ziel ist es, die Menge der eingesetzten Gefahrstoffe am Standort Frankfurt zu reduzieren. In einem seit 1990 existierenden Produktbewertungsverfahren prüfen wir, ob der betreffende Gefahrstoff gegen einen weniger gefährlichen Stoff ausgetauscht, auf den betreffenden Betriebsvorgang verzichtet oder dieser modifiziert werden kann. Diese Produktbewertung wird durch Fraport auch für andere Firmen am Flughafen durchgeführt, zum Beispiel Reinigungsfirmen.

Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport Muttergesellschaft um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Wir haben ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print-Points entwickelt, Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print-Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über fünf Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigten betrug Ende 2013 rund 28 Prozent. Damit hat die Fraport AG ihr ehrgeiziges Ziel aus dem Nachhaltigkeitsprogramm bereits vorzeitig erfüllt. Der Anteil an Recyclingpapier am gesamten Kopierpapier lag bei 99 Prozent.



EN2 Recycling-Material



Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Die aufgeführten Materialien enthalten kein Recyclingmaterial. Derzeit werden keine recycelten Hilfsstoffe angeboten, die für Fraport gebrauchsfähig wären.



Aspekt: Energie

EN3 Direkter Energieverbrauch



Siehe [„EN3 Direkter Energieverbrauch“](#)



EN4 Indirekter Energieverbrauch



Siehe [„EN4 Indirekter Energieverbrauch“](#).

Das von Fraport angebotene Produkt ist eine Dienstleistung, die in Verkehrseinheiten beziffert wird. Eine Verkehrseinheit ist entweder ein Passagier mit Gepäck oder 100 kg Fracht oder 100 kg Post. Vereinfacht ausgedrückt handelt es sich um die Beförderung von der Land- und zur Luftseite. Die eingekaufte Energie dient zur Erbringung der Dienstleistung.



EN5 Energieeinsparungen



Siehe [„Klimaschutz“](#) und [„EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung“](#)



EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz



Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz: Energiesparmaßnahmen beim Altbestand an Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark (siehe „Klimaschutz“). Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter „EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung“ zu beachten.

EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauches

Zur Messung und Steuerbarkeit des Energieverbrauchs führt Fraport seit Herbst 2012 schrittweise am Standort Frankfurt mit dem CO₂-Controlling ein Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz, hilft die Energiekosten zu senken und somit die Energieeffizienz zu verbessern. So können wir überprüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden und Fehlentwicklungen früh erkennen. Gleichzeitig lassen sich mit dem CO₂-Controlling die Anlagenrisiken senken und Umsetzungserfolge nach innen und außen kommunizieren. Als Datenbasis dienen die auf Gebäude, Anlage oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport Muttergesellschaft. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bei der Sanierung und energetischen Erfüchtigung von Bestandgebäuden und bei Neubauten wird eine lebenszykluskostenorientierte Planung und Bauausführung durchgeführt. Sie führt zur Optimierung der Lebenszykluskosten und damit energetischen Einsparungen in den frühen Phasen der Planung. Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 „Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung“ zu beachten.

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. 2013 nutzten 35,5 Prozent aller Passagiere die Bahn (ICE, Fern- und Regionalzüge oder S-Bahn) zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 40,8 Prozent. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 Prozent für das Jahr 2020 vorgesehen. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Fraport arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und der Deutschen Lufthansa AG an der Aufrechterhaltung des gesetzten Ziels, unter anderem mit integrierten Reiseangeboten sowie der Einbeziehung des Luftverkehrs in die Netzplanung der DB. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert, ein Angebot, das 2013 von 34,2 Prozent der Belegschaft genutzt wurde. Nicht nur Passagiere und Beschäftigte sollen für die An- und Abreise zum beziehungsweise vom Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr. Zudem optimieren wir die Frachtlogistik in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten 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, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb.

Aspekt: Wasser

EN8 Gesamtwasserentnahme

Siehe „EN8 Gesamtwasserentnahme“

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

Siehe „AO4 Qualität des Niederschlagswassers“.

Es existieren Kennwerte für das Niederschlagswasser, die den von der Stadt Frankfurt vorgegebenen Satzungswerten entsprechen. Die Einhaltung dieser Werte wird von der Behörde regelmäßig überprüft.

EN9 Auswirkungen des Wasserverbrauchs



Die Fragestellung ist für die Fraport AG und ihre Beteiligungen in Deutschland auf Grund der günstigen Versorgungsbedingungen für Trinkwasser einerseits und des flächendeckenden Einsatzes von Wasserspartechnologien andererseits irrelevant.



EN10 Rückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser



An Flughäfen existieren keine Produktionsprozesse, an denen Prozesswasser zurückgewonnen wird. Brauchwasser ist unter „EN8 Gesamtwasserentnahme“ abgebildet.



Aspekt: Biodiversität

EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten



Mit einer Eigentumsfläche von 22,44 Quadratkilometern und einem darin befindlichen Betriebsgelände von 18,17 Quadratkilometern ist unser Airport in Frankfurt am Main einer der kompaktesten Großflughäfen der Welt. Durch die optimale Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die Inanspruchnahme von Naturflächen in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region so gering wie möglich zu halten. Wo immer realisierbar werden Freiflächen am Flughafen begrünt. Besonders hochwertige Flächen befinden sich im Randbereich der Startbahn 18 (West) mit artenreichen Extensivwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen und Calluna-Heiden.

Die Flächen zwischen den Start- und Landebahnen sind mit ca. 600 ha wohl das größte, landwirtschaftlich ungenutzte Grünland in der Region. Neben einem erheblichen Anteil von in biologischer Hinsicht „geringwertigen Flächen“ (in erster Linie versiegelten Verkehrsflächen) verfügt der Flughafen auch über große Areale, die Tieren und Pflanzen als Lebensraum dienen. Dort sind unter anderem seltene, kleinere Vogelarten wie Steinschmätzer, Schwarz- oder Braunkehlchen regelmäßig anzutreffen, im Frühjahr außerdem Kreuzkröten und Springfrösche.

Die exakten Angaben befinden sich unter „EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert“.



EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität



Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (siehe „Auflistung von Maßnahmegebieten“). Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (siehe „Auflistung von Maßnahmegebieten“).



EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume



Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen (siehe

„Auflistung von Maßnahmengebieten“). Ein regelmäßiges Fauna- und Floramonitoring der Habitats ist Bestandteil des Planfeststellungsbescheids und wird extern vergeben.

Weitere Informationen (z.B. zu den Restaurierungsmaßnahmen) befinden sich im PDF [„Biodiversitätsstrategie“](#).
Siehe auch [„Biodiversität“](#) und [„Umweltfonds“](#).

EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität



Unsere Geschäftsaktivitäten und natürliche Biodiversität sind vereinbar. Naturnahe Flächen und deren immanente Biodiversität werden erhalten und gefördert, soweit es im Rahmen der betriebsbedingten Vorgaben möglich ist. Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten. Bei erheblichen Störungen wird zumindest gleichartiger Ausgleich oder gleichwertiger Ersatz geleistet, dessen langfristiger Funktionserhalt von uns sichergestellt wird. Fraport hat sich den Erhalt der natürlichen Biodiversität am Flughafen Frankfurt zum Ziel gesetzt und sich außerdem dazu entschlossen, auch über das Flughafen-Gelände hinaus durch seinen Umweltfonds Projekte zur Bewahrung der biologischen Diversität in der Region Rhein-Main und in Hessen zu fördern. Besonders schützenswert sind die Streuobstwiesen im Rhein-Main-Gebiet. Deren Bestand in Hessen hat sich in den vergangenen 30 Jahren um rund 90 Prozent reduziert. Die Wiesen weisen eine hohe Artenvielfalt auf und spielen damit eine wichtige Rolle beim Erhalt der regionalen Biodiversität. [Die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz \(HGON\)](#) in Frankfurt nimmt sich mit der Unterstützung von Fraport der wertvollen Biotope an.

Unsere hier vorgelegte „Fraport-Diversitätsstrategie“ erläutert unsere Grundsätze zu diesem wichtigen Themenkomplex und dokumentiert Diversitäts-Projekte am Flughafen und in der Region, die wir selbst durchführen oder finanziell unterstützen. Internationale Abkommen zum Schutz von Biodiversität, wie das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity, CBD), europäische Richtlinien, wie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie sowie nationale Gesetze wie das Bundesnaturschutzgesetz sind eine wichtige Grundlagen im Zusammenhang mit dem Handeln in unseren schützenswerten Räumen.

Weitere Informationen befinden sich in unserer [„Biodiversitätsstrategie“](#).
Siehe auch [„Biodiversität“](#) und [„Umweltfonds“](#).

EN15 Gefährdete Arten



Von den Aktivitäten der Fraport AG und ihrer Tochterunternehmen gehen im Regelbetrieb keine Gefahren für bedrohte Pflanzen und Tierarten aus. Lediglich bei einer Ausweitung der Betriebsgelände können solche Gefahren auftreten. In der Europäischen Union ist in solchen Fällen grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen und es sind entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Am Flughafen Frankfurt existieren Arten, die auf der Roten Liste Deutschlands geführt werden. Auf den Flächen zwischen den Start- und Landebahnen beziehungsweise den Taxiways haben sich aufgrund der extensiven Nutzung Pflanzen und Tiere angesiedelt, die andernorts bedroht sind. Diese Flächen im Betriebsbereich werden sehr selten betreten, ein Besucherdruck, wie in öffentlich zugänglichen Naturschutzgebieten ist hier nicht gegeben.

Die Konzernflughäfen außerhalb Deutschlands werden meist über internationale Banken finanziert. Dort ist ein Environmental Management Plan vorzulegen, der in der Regel auf einem Environmental Impact Assessment beruht und festlegt, wie eine Minimierung der Eingriffsfolgen erfolgen kann. Von den Konzernflughäfen werden keine Arten der jeweiligen Roten Listen gemeldet.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

EN16 Treibhausgasemissionen



Siehe [„EN16 Treibhausgasemissionen“](#).

EN17 Andere Treibhausgasemissionen



Siehe „EN17 Andere Treibhausgasemissionen“.

Der Flugverkehr im Landing und Take off-Zyklus bis 3.000 ft hat die größten Emissionen (rund 960 Tsd t CO₂). Danach folgen die an- und abreisenden Originärpassagiere (rund 250 Tsd t CO₂), der Energieverbrauch durch Infrastruktur und Fahrzeuge Dritter am Standort (zirka 180 Tsd t), und zuletzt durch Dienstreisen der Beschäftigten der Fraport AG (zirka 1 Tsd t CO₂). Auf die Emissionen des Flugverkehrs wirkt auch indirekt die auf NO_x-Emissionen basierte Entgeltordnung. Durch die einzigartige intermodale Anbindung an das lokale S-Bahnnetz und den überregionalen Fernverkehr durch den Regional- und den Fernverkehrsbahnhof werden Passagiere komfortabel vom Individualverkehr und vom Kurzstreckenflug auf die Bahn verlagert. Die Vermarktung von Energie durch eine Fraport-Tochter und ein gezieltes Stakeholder-Engagement wirken auf die CO₂-Emissionen Dritter ein. Dienstreisen werden im Wesentlichen durch die Bereisung per Flugzeug zu unseren Beteiligungen notwendig.

Darüber hinaus werden auch bei den Konzerntöchtern die Scope-CO₂-Emissionen kalkuliert. In Antalya liegen sie bei 120 t (60 t quotiert) für Dienstreisen der Mitarbeiter und bei 12.700 t (6.350 t quotiert) für den Energieverbrauch Dritter am Flughafen Antalya. Weitere Werte über den Luftverkehr sowie den Passagier- und Mitarbeiterverkehr werden im Juni 2014 erstellt.

Entsprechende Angaben für die anderen Konzern-Standorte sind derzeit noch nicht möglich.



EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen



Der Klimaschutz ist eine der grundlegendsten Herausforderungen für die Luftverkehrsindustrie. Als Flughafenbetreiber unterstützen wir die Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft mit den Maßnahmen zum Klimaschutz im Luftverkehr. Dabei fokussieren wir unsere Aktivitäten auf Bereiche, die wir unmittelbar beeinflussen können. Das sind im Wesentlichen technische Verbesserungen an Gebäuden und Anlagen, Prozessoptimierungen sowie ökonomische Instrumente wie lärm- und emissionsabhängige Flughafen-Entgelte (siehe „Klimaschutz“).

Als eines der identifizierten Handlungsfelder mit hoher Priorität für Fraport steht der Klimaschutz im Nachhaltigkeitsprogramm mit an oberster Stelle (siehe „Nachhaltigkeitsmanagement“).

Darüber hinaus unterstützt Fraport verschiedene industrieweite Initiativen, die eine Verringerung der CO₂-Emissionen zum Ziel haben. Fraport beteiligt sich unter anderem an SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), einer Initiative der Europäischen Kommission und EUROCONTROL, die unter Einbezug aller am Luftverkehr Beteiligten die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsmanagements sicherstellen soll. Zu den diversen Aktionsplänen im Rahmen dieser Initiative gehört die integrierte Planung von Flügen, das heißt, alle Beteiligten arbeiten daran, den Prozess vom Abdocken des Flugzeugs bis zum Erreichen des Zielterminals zu optimieren. Damit werden auch Flughäfen zu bedeutenden Akteuren im Luftverkehrsmanagement. Der Vorteil für Passagiere und Umwelt: Kürzere Flugzeiten und reduzierte Emissionen. Die Ziele von SESAR bis 2020 auf Basis 2005 umfassen eine Verdreifachung der Kapazitäten, eine Reduktion der CO₂-Emissionen pro Flug um 10 Prozent, die Erhöhung der Sicherheit um das Zehnfache und die Senkung der Flugsicherheitskosten um die Hälfte (<http://www.sesarju.eu/>).

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

Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat 2010 für die Airlines eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von 2 Prozent pro Jahr bis 2050 beschlossen. Weiterhin beschlossen ist das Ziel, ab 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Zusätzlich hat die Umweltorganisation von ICAO, das Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), den Auftrag, bis 2013 einen globalen CO₂-Standard für die Flugzeugzertifizierung vorzuschlagen (<http://www.icao.int/>).

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen, teil. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der Airport Carbon Accreditation geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Fraport hat bereits die Stufe 3 erreicht, in dem vor allem ein Stakeholder-Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist. Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3 erreicht. Dies wurde auch wieder für 2013 und 2014 bestätigt. Seine Klimaberichterstattung bringt Fraport auch extern, im „Carbon Disclosure Project“ (CDP) (www.cdp.net), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Diese analysiert Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den

Klimawandel und das CO2-Reporting. Fraport beteiligt sich seit 2006 am CDP und wurde bereits zum vierten Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen, der die besten zehn Prozent der teilnehmenden Unternehmen listet. Fraport ist eines von zwei Unternehmen aus dem Sektor „Transportation“, die in diesem Index gelistet sind. Im November 2013 lud Fraport als Gastgeber zur Jahreskonferenz des CDP am Flughafen Frankfurt ein. Auf dieser wurden Ergebnisse, Entwicklungen und Herausforderungen im unternehmerischen Klimaschutz diskutiert. Zu den Unternehmen mit den besten Klimaschutzreportings, die ihre Aktivitäten in den Diskussionsrunden vorstellten, gehörte auch Fraport.

Siehe auch „[EN5 Energieeinsparungen](#)“

EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe



Ozon abbauende Stoffe werden im Fraport-Konzern weder produziert noch exportiert. Die Hauptanwendung ist in Kältemaschinen von Klimaanlage, wo sich die Stoffe in einem geschlossenen System befinden. Bei notwendigen Wartungsarbeiten werden die Kältemittel aufgefangen und als Abfall entsorgt. Eine absichtliche Freisetzung der Stoffe erfolgt nicht. Gelegentliche Verluste durch Undichtigkeiten können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, können in der Höhe jedoch nicht bilanziert werden.

EN20 NO2, SO2 und andere Luftemissionen



Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka
NOX: 264 Tonnen
Benzol: 0,4 Tonnen
PM10: 9,3 Tonnen

Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Die Datenermittlung war sehr aufwendig und kostspielig, sodass sie bislang nicht nochmals durchgeführt wurde. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung. Andere Luftemissionen können wir im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit mit unseren Maßnahmen nicht beeinflussen und sind daher nicht wesentlich.

Für weitere Informationen siehe „[EN20 NO2, SO2 und andere Luftemissionen](#)“

EN21 Abwassereinleitung



Siehe „[EN21 Abwassereinleitung](#)“.

Prozesswasser fällt bei der Fraport AG nicht an.

EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode



Siehe „[EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode](#)“.

Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzernstandorten darstellbar.

EN23 Wesentliche Freisetzungen



Siehe „[EN23 Wesentliche Freisetzungen](#)“.

AO5 Luftqualität



Siehe „AO5 Luftqualität“.



AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel



Siehe „AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel“.



EN24 Gefährliche Abfälle nach der Basler Konvention



Im Jahr 2013 hat Fraport keine gefährlichen Abfälle im Rahmen der Regelungen des Basler Übereinkommens entsorgt.



EN25 Auswirkungen von Wassereinleitungen auf die Biodiversität



Einleitungen in Oberflächengewässer, die die Bedingungen des Indikators erfüllen, finden nur in sehr begrenztem Umfang statt. Soweit es sich bei der Einleitung um ehemaliges Schmutzwasser handelt, wurde dieses vor Einleitung so weit gereinigt, dass keine erheblichen, negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu befürchten sind. Gleiches gilt im Bedarfsfall auch für ablaufendes Oberflächenwasser von befestigten Flächen.



EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen



Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen beziehungsweise entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (siehe „Umwelt“ und „Gesellschaft“) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten zum Beispiel für den **Klimaschutz**, mit unserer Biodiversitätsstrategie und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements. Unsere Anstrengungen zum **Schallschutz** setzen wir ebenfalls weiter fort.

Seit Ende 2013 existiert ein Rücknahmesystem für Pfandflaschen und Dosen in den beiden Terminals. Nach einem erfolgreichen Testlauf wurden insgesamt 25 Leergutautomaten in Betrieb genommen. Der Pfandbetrag wird dabei an vier gemeinnützigen Einrichtungen gespendet. Welche Organisation von der Spende profitiert, entscheidet dabei der Gast selbst. Wählen kann er etwa zwischen der international tätigen Umweltschutzorganisation World Wide Fund For Nature (WWF) und dem Verein Luftfahrt ohne Grenzen. Wer in der Region Gutes tun möchte, spendet entweder an die Frankfurter Tafel oder die Obdachlosenhilfe Franziskustreff.



EN27 Verpackungsmaterial



Fraport verkauft im Rahmen ihrer regulären Geschäftstätigkeit keine „Produkte“, deren Verpackung anschließend zurückgenommen werden könnte oder müsste.



EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen



Es liegen keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht-monetären Strafen bewährt worden sind.

Aspekt: Transport

EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr



Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück (vgl. [Intermodalität](#)).

Eine Auflistung der Kennzahlen befindet sich unter „[EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr](#)“.

Für die Fraport-Muttergesellschaft und den Konzern werden die CO₂-Emissionen durch den Verkehr auf dem Flughafengelände unter „[EN 16 Treibhausgasemissionen](#)“ berichtet. Die Luftschadstoff-Emissionen sind unter „[EN20 NO₂, SO₂ und andere Luftemissionen](#)“ zu finden.

EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen



Die gesamten Umweltschutzausgaben und -investitionen können zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.

Indikator kann zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.

A07 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten



Siehe „[A07 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten](#)“.

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

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren



Aspekt: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Managementansatz LA +

Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Attraktivität als Arbeitgeber", "Beschäftigungsentwicklung" sowie "Vielfalt und Chancengleichheit" zusammengefasst (siehe „[Nachhaltigkeitsprogramm](#)“).

Policy:

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 zwei eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe „[Governance und Compliance](#)“).

Verantwortung:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Beschäftigtenaspekte trägt, ist der Arbeitsdirektor.

Schulungen und bewussteinbildende Maßnahmen:

Unsere Sicherheitskonzepte entwickeln wir auf Basis einer systematischen Beurteilung möglicher Gefährdungen kontinuierlich weiter. Neben der technischen Sicherung der Arbeitsplätze spielt das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Eigenverantwortung dabei eine wichtige Rolle. Deshalb führt Fraport regelmäßig Sicherheitsschulungen durch. Ein Beispiel aus dem Jahr 2013 waren die Veranstaltungen für Führungskräfte zur Erhebung der psychischen Belastung von Beschäftigten. Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2013 das Schwerpunktthema Rückengesundheit. Für Mitarbeiter auf dem Vorfeld boten wir in diesem Jahr ein Fahrsicherheitstraining mit Blick auf spezifische Unfallrisiken an.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe „[Risiko- und Compliance-Managementsystem sowie Internes Kontrollsystem](#)“).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe "[Geschäftsbericht 2013](#)", S. 67ff).

Aspekt „Beschäftigung“:

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus ist die Fraport AG an 13 Flughäfen auf vier Kontinenten in Form von Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen vertreten (siehe "[Standorte weltweit](#)"). Als weltweit aktives Unternehmen bekennen wir uns zu den in den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen

verankerten Werten und Verhaltensstandards. Um die damit verbundenen Verpflichtungen noch transparenter zu machen, haben wir 2012 einen Verhaltenskodex entwickelt, der für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG verbindlich ist. Er ist Anfang 2013 innerhalb der Muttergesellschaft in Kraft getreten und wird sukzessive im gesamten Konzern eingeführt (siehe „[Governance und Compliance](#)“).

Grundsätze und Programme in Bezug auf Einstellung von lokalem Personal durch den Flughafenbetreiber und Contractoren, Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Arbeitnehmer mit Zugang zu Sicherheitsbereichen des Flughafens und Maßnahmen, welche die Bindung der Beschäftigten an den nächsten Auftragnehmer erfordern, existieren bei Fraport nicht.

Aspekt „Arbeitnehmer- Arbeitgeber- Verhältnis“:

Fraport hat eine lange Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Wir möchten nicht nur quantitativ ein großer Arbeitgeber, sondern auch gerecht und fair sein, indem wir unseren Beschäftigten für ihre Leistung und Einsatzbereitschaft einen Ausgleich zurückgeben. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Wir bieten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik.

Der Betrieb der Fraport AG und deren Tochterunternehmen geschieht im Wesentlichen mit eigenen Beschäftigten. Diese werden zu 93 Prozent im Rahmen von Kollektivvereinbarungen beschäftigt und bezahlt. Das Risiko von Streiks, die zu Störungen des Flughafenbetriebs führen würden, ist daher äußerst gering. Dies betrifft auch sämtliche sicherheitsrelevante Bereiche wie die Sicherheitskontrollen, die Flughafen-Sicherheit und die betriebliche Sicherheit. Auf andere Vertragspartner wie auch die Kunden unserer Flughäfen können wir in Bezug auf die Arbeitszufriedenheit keinen Einfluss ausüben.

Aspekt „Arbeitsschutz“:

Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, das körperliche, seelische und psychosoziale Wohlbefinden seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes nachhaltig zu fördern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, ganzheitliche Gesundheitskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternden Belegschaft zugeschnitten sind (siehe „[Arbeitssicherheit](#) und [Gesundheitsschutz](#)“).

Hinsichtlich der Präventionsaktivitäten im Rahmen der Verhaltens- und Verhältnisprävention wird seitens der Fraport AG auf alle Gesundheits- und Sicherheitsrisiken reagiert.

Eine besondere Bedeutung hat für Fraport die Minimierung der Lärmbelastung aller am Flughafen Beschäftigten. Zur Beurteilung der Lärmexposition der Beschäftigten werden verschiedene Lärmereignisse erfasst und zeitlich gewichtet. Neben dem Hintergrundlärm, der besonders während der laufenden Abfertigung auf Position vorhanden ist, wird vor allem der Lärm betrachtet, der direkt auf die Beschäftigten beim Ausüben ihrer Tätigkeit einwirkt. Durch diese „Bausteine“ können individuelle Belastungsprofile für Arbeitsplätze, aber auch für einzelne Beschäftigte individuell berechnet werden. Anhand dieser Bewertung wird ersichtlich, in welchem Umfang Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung erforderlich sind. Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird gemäß der Maßnahmenhierarchie T-O-P vorgegangen. Das bedeutet, dass technische und organisatorische Maßnahmen vor persönlichen Maßnahmen anzuwenden sind.

Der Umgang unserer Beschäftigten mit Gefahrstoffen ist – wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fremdfirmen – nach der Betriebssicherheitsverordnung und der Gefahrstoffverordnung geregelt. Entsprechend neuer Vorschriften der Gefahrstoffverordnung sowie der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS), wurden die bisherigen Gefährdungsanalysen (Gefahrstoff-Datenblätter) überarbeitet und den gesetzlichen Regelungen angepasst. Im Jahr 2013 führte der Bereich „Arbeitsschutz“ Produktbewertungen für ca. 150 Chemikalien durch. Abgelehnt wurden einige Chemikalien, die eine krebserzeugende bzw. fruchtschädigende Wirkung vorwiesen. Sie wurden durch Stoffe und Produkte ersetzt, die diese Gefahrstoffeigenschaften nicht besitzen. Für die Beurteilungen wurden die aktuellsten EG- und Arbeitsschutzvorschriften berücksichtigt.

Vor allem Baustellen bergen ein erhöhtes Unfallrisiko und erfordern besondere Schutzmaßnahmen. Der Bereich Arbeitsschutz berät alle Bauprojekte über ihre gesamte Laufzeit hinweg. Grundlage der Beratung ist die allgemein verbindliche Baustellenverordnung. Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren des Bereichs überwachen ihre Einhaltung. Wo Fraport mit externen Bauunternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen unter den Beteiligten abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt. Um einen sicheren und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, hat der Bereich Arbeitsschutz mit dem Aufbau eines übergreifenden Netzwerks begonnen.

Auf dem Vorfeld wickeln wir eine hohe Zahl an Fracht- und Personentransporten ab, daher liegt ein Focus auf dem Themenbereich „innerbetrieblicher Transport und Verkehr“. Um hierbei die Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, legen wir großen Wert auf die Fahrsicherheit unseres Personals. Deshalb führt Fraport regelmäßig Fahrschulungen sowie „Auffrischungstrainings“ für Fahrer, die gegen Verkehrsregeln verstoßen haben, durch.

Nachweislich konnten wir so die Zahl der innerbetrieblichen Schadensereignisse reduzieren.

Der Pandemieplan/Infektionsschutzplan der Fraport AG regelt die Maßnahmen, welche die Fraport AG beim Auftreten von hochinfektösen Krankheiten nach dem Infektionsschutzgesetz für den Standort Flughafen Frankfurt trifft. Ziele sind vor allem die Sicherung des ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetriebes sowie der Schutz der Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Verantwortung, die Fraport für die Arbeitssicherheit übernimmt, wird auch im Umgang mit Zeitarbeitern deutlich. Sie sind beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gleichgestellt und durchlaufen bei Fraport eine qualifizierte Einarbeitungsphase.

Fraport betreibt keine Flughäfen in explosionsgefährdeten Umgebungen.

Aspekt „Aus- und Weiterbildung“:

Siehe „Aus- und Weiterbildung“ und http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/jobs_karriere/professionals/personalentwicklung.html

Aspekt „Vielfalt und Chancengleichheit“:

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und befördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Für weitere Informationen siehe „[Vielfalt und Chancengleichheit](#)“.

2013 ergriffen wir außerdem Maßnahmen, um unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Behinderungen die Ausübung ihrer Beschäftigung zu erleichtern:

- Fraport beteiligt sich am Inklusionsprojekt !nKA des Unternehmensforum e.V. zur gemeinsamen Ausbildung von Jugendlichen mit und ohne Behinderung.
- Im Juli 2013 veranstalteten wir erstmalig einen Kurs Konfliktmanagement für Menschen mit Hörschädigung.
- Mit Unterstützung des Integrationsamtes wurden unter anderem ein älteres Bürogebäude rollstuhlgerecht umgestaltet, ein Büroarbeitsplatz blindengerecht ausgestattet sowie mehreren Beschäftigten eine persönliche Assistenz zur Seite gestellt.
- Mehrere Schüler mit unterschiedlichen Behinderungen konnten auch in diesem Jahr wieder ein Praktikum bei Fraport absolvieren

Aspekt „Gleiche Bezahlung für Männer und Frauen“:

Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgte im Jahr 2013 eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnehme.

LA1 Gesamtbelegschaft



Siehe „LA1 Gesamtbelegschaft“

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

LA2 Mitarbeiterfluktuation



Siehe „LA2 Mitarbeiterfluktuation“

Eine Aufteilung der Fluktuationsrate nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür

fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.

Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

LA3 Leistungen für Vollzeitbeschäftigte



Fraport bietet den Beschäftigten eine Reihe übertariflicher Leistungen (siehe „Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung“ und http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/jobs_karriere/professionals/unsere_leistungen.html). Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) allen Beschäftigten in gleicher Weise gewährt. Dies gilt – sofern nicht eine bestimmte Betriebszugehörigkeit Anspruchsvoraussetzung ist – auch unabhängig davon, ob es sich um ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis handelt.

Siehe auch „Standorte weltweit“.

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit



Siehe „LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit“

Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aufgrund unterschiedlicher Gesetzgebungen nicht möglich. Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport Muttergesellschaft beschäftigt waren, ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen



Für die Fraport-Muttergesellschaft sowie ihre Töchter FraCareServices GmbH (FraCareS), Frankfurt Passenger Service (FPS) und Media Frankfurt GmbH (media) gilt beispielsweise der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Für die Airport Personal Services GmbH (APS) und FraSec Fraport Security Services GmbH gilt jeweils ein Haustarifvertrag. Für die Airport Cater Service GmbH (ACS) gilt der Tarifvertrag für das Gaststättengewerbe und für die Fraport Cargo Services GmbH (FCS) die Tarifverträge für das Transport- und Verkehrsgewerbe in Hessen.

Bereits im März 2012 wurde durch die Tarifpartner für die vom TVöD erfassten Beschäftigten eine Erhöhung der monatlichen Bezüge um jeweils 1,4 Prozent ab Januar und August 2013 vereinbart. Der Tarifvertrag sieht, in Ergänzung zu diesem Grundgehalt, auch eine leistungsbezogene Bezahlung (LBB) vor. Deren Höhe errechnet sich prozentual aus den regelmäßigen Entgelten aller Tarifbeschäftigten des Vorjahres. Der Prozentsatz lag für das Bemessungsjahr 2012 bei 1,75 Prozent, und wurde ab 2013 auf 2 Prozent angehoben.

Um weitere Leistungsanreize zu setzen, erhöht die Fraport AG das tarifliche Volumen für die leistungsbezogene Bezahlung in Höhe von 5,94 Millionen Euro um ein zusätzliches betriebliches Budget in Höhe von 2,72 Millionen Euro. Je nach Entgeltgruppe und Entgeltstufe betragen die durchschnittlichen Leistungsprämien zwischen 1,8 Prozent und 5,0 Prozent eines Jahresentgelts und erreichen durchschnittliche Beträge zwischen 535 Euro und 2.875 Euro. Insgesamt wurden 2013 für das abgelaufene Jahr 2012 an die gemäß dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 8,66 Millionen Euro ausgeschüttet.

Die Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft in den Werkstätten am Flughafen Frankfurt erhalten anstelle eines Leistungsentgelts nach der LBB-Systematik ein Leistungsentgelt nach einem Prämienlohnsystem. Die Regelung orientiert sich an den Zeitvorgaben der Kfz-Hersteller für Arbeitsabläufe in Kfz-Werkstätten und betraf 2013 insgesamt 131 Beschäftigte. Wird für Arbeitsabläufe weniger Zeit benötigt, werden entsprechende Prämien ausgezahlt. 2013 lagen diese durchschnittlich bei 5.500 Euro pro Person und beliefen sich auf ein Gesamtvolumen von rund 430.000 Euro.

Alle tariflichen Regelungen folgen in Bezug auf die Arbeitszeit den Vorgaben des mit der entsprechenden EU-Richtlinie konformen Arbeitszeitgesetzes. Neben den allgemeinen Regelungen des TVöD gelten für die Fraport-Muttergesellschaft bestimmte Sonderregelungen des TVöD und der landesbezirklichen Tarifverträge. Die Bewertung der dabei jeweils anzuwendenden Rechtsquellen folgt dem Rang- sowie dem Günstigkeitsprinzip. Darüber

hinausgehende Leitlinien oder Standards zur Regelung der Arbeitszeiten sind daher nicht notwendig.

LA5 *Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen*



Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Der Betriebsrat ist bei Betriebsveränderungen laut Betriebsverfassungsgesetz rechtzeitig und umfassend zu informieren. Dies wurde im Rahmen von Kollektivvereinbarungen nicht präzisiert oder eingeschränkt. In der betrieblichen Praxis ist eine Ankündigungspflicht von drei Monaten üblich.

Im Betriebsrat der Muttergesellschaft fanden 2013 38 Sitzungen statt, der Konzernbetriebsrat hat neun ordentliche Sitzungen und zwei außerordentliche Sitzungen abgehalten. Wie in Frankfurt achtet Fraport das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen auch an ihren internationalen Standorten mit wesentlicher Beteiligung. Wir bekennen uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen und wirken dabei auf einen fairen Interessenausgleich hin.

LA6 *In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte*



Eine Übersicht des Anteils der in Arbeitsschutzausschüssen vertretenen Mitarbeiter befindet sich unter „[LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen](#)“.

Die Beschäftigten der Fraport AG haben im Bereich der Arbeits- und Verkehrssicherheit die Möglichkeit, sich in Unternehmensprozesse einzubringen. Fraport betreibt in Frankfurt unterschiedliche, zum Teil paritätisch mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern besetzte Ausschüsse zu den Handlungsfeldern Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit.

Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) befasst sich mit den operativen Fragen des Arbeitsschutzes in der Muttergesellschaft. Zu den ständigen Mitgliedern gehören Repräsentanten der Schwerbehindertenvertretung und des Betriebsrats, der leitende Betriebsarzt, die leitende Sicherheitsfachkraft, der Personalleiter und fünf ausgewählte Sicherheitsbeauftragte aus den Unternehmensbereichen. Zu spezifischen Fachfragen im Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz werden im Einzelfall Experten von technischen Fachabteilungen und Sachkundige aus betroffenen Bereichen hinzugezogen. 2013 kam das Gremium viermal unter dem Vorsitz des Arbeitsdirektors zusammen.

2012 wurde auf Konzernebene zusätzlich der Konzern-Arbeitsschutzausschuss (K-ASA) eingeführt. Aufgabe des Gremiums ist es, konzernweite Grundsatzentscheidungen zur Vereinheitlichung im Arbeits- und Gesundheitsschutz zu treffen. So wurden beispielsweise die übergeordneten Arbeitsschutzziele 2014 für den Konzern vereinbart. Feste Mitglieder sind der leitende Sicherheitsingenieur, die leitende Betriebsärztin, die Konzernschwerbehindertenvertretung und der Konzernbetriebsrat sowie alle Geschäftsführungen der Mehrheitsbeteiligungen am Standort Frankfurt. Außerdem sind Geschäftsführungen und Betriebsratsmitglieder von Tochterunternehmen mit besonders hoher Beschäftigtenanzahl als ständige Mitglieder im Ausschuss vertreten. Im Jahr 2013 traf sich der K-ASA zwei Mal. Dabei hatte ebenfalls der Arbeitsdirektor den Vorsitz.

Als drittes Gremium betreibt Fraport den Verkehrssicherheitsausschuss. Dieser ist, anders als die Arbeitsschutzausschüsse, paritätisch aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern der Muttergesellschaft zusammengesetzt und trifft sich mindestens einmal monatlich. Der Verkehrsausschuss befasst sich im Betriebs- und Vorfeldbereich mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu werden je nach Bedarf Vertreter der Fachabteilungen hinzugezogen. Das Gremium analysiert verschiedene Problemfelder, wie gemeldete Unfallereignisse oder spezielle Verkehrsproblematiken und richtet im Rahmen gutachterlicher Stellungnahmen Empfehlungen zur Verbesserung der jeweiligen Situation an die Unternehmensleitung.

LA7 *Berufskrankheiten und Abwesenheiten*



Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden beziehungsweise reduzieren oder ausgleichen. Die Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Arbeitsunfällen erfolgt gemäß dem Deutschen Arbeitssicherheitsgesetz.

Eine Auflistung der Berufskrankheiten und Abwesenheiten befindet sich unter „[LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten](#)“.

Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Gleiches gilt für Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen. Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen.

LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten

Erste Priorität des Gesundheitsschutzes bei Fraport ist es, die Gesundheit aller Beschäftigten zu fördern und zu erhalten. Zu diesem Zweck bündelt das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote. Eine Übersicht der durchgeführten Maßnahmen finden Sie unter http://ir2.flife.de/data/fraport_csr/igb_html/pdf/Massnahmen_Gesundheitsmanagement.pdf.

Unsere Beschäftigten profitieren nicht nur von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen, sondern auch von kostenlosen Gripeschutzimpfungen und maßgeschneiderten Präventionsprogrammen. Sie lernen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm kennen und erhalten wertvolle Tipps, etwa zur ergonomischen Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen. Im Rahmen der Gesundheitsförderung werden aber auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen. So stehen Informationen zu einer allgemein gesundheitsorientierten Lebensweise, über Gesundheitsgefahren, beispielsweise durch HIV/Aids oder Noroviren, oder auch Programme zur Raucherentwöhnung zur Verfügung.

Die Angebote stehen den Beschäftigten der Fraport AG, jedoch nicht Familienmitgliedern und Anwohnern offen. Familienangehörige werden nur bei Auslandseinsätzen eines Mitarbeiters oder einer Mitarbeiterin im Rahmen der berufsgenossenschaftlichen Untersuchung G 35 (und angepasst H 35) im Hinblick auf den gewählten Auslandsarbeitsbeziehungsweise Wohnort mit untersucht und beraten.

Es gibt keine Arbeiterinnen und Arbeiter, die in betriebliche Tätigkeiten involviert sind, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer bestimmten Krankheit zu erkranken oder bei denen viele Krankheitsfälle auftreten. Durch Organisation, Ausstattung, arbeitssicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Untersuchungen werden alle Maßnahmen für Schutz und Prävention getroffen.

LA9 Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften

Die konsequente Verwirklichung des Unternehmensziels Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hat für die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen große Bedeutung. Vorstand, Konzernbetriebsrat und Betriebsrat der Fraport AG unterstützen und fördern präventive Strategien im Arbeits- und Gesundheitsschutz mit der gemeinsamen Zielsetzung, Nachteile für Beschäftigte sowie Kosten zu vermeiden. Sie haben sich daher verpflichtet, alle Voraussetzungen zu schaffen, damit Management sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Grundsätze im betrieblichen Alltag umsetzen und weiterentwickeln können. Nach der Prämisse „Vorbeugen ist besser als heilen“ haben der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen gemeinsam eine Grundsatzerklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert (siehe „[Arbeitssicherheit](#) und [Gesundheitsschutz](#)“).

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

Siehe „[LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte](#)“.

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

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

LA11 Programme für das Wissensmanagement und lebenslanges Lernen



Wir möchten unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die lebenslange, kontinuierliche Adaption der fachlichen und persönlichen Kompetenzen an ein komplexes Lebens- und Arbeitsumfeld ermöglichen. Für mehr Informationen siehe „Aus- und Weiterbildung“.



LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung



Siehe „LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung“.

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



LA13 Zusammensetzung Beschäftigte



Siehe „LA13 Zusammensetzung Beschäftigte“.

Die Daten wurden bisher nicht nach Arbeitnehmerkategorien erfasst. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. Eine Angabe der Personen in leitenden Organen nach Geschlecht und Altersgruppen und Zugehörigkeit zu Minderheiten ist für den Konzern noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen. Eine solche Erhebung wird in Zukunft angestrebt.



LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen



Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgte im Jahr 2013 eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnehmen.



Aspekt: Menschenrechte

Managementansatz HR



Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter den Handlungsfeldern „Vielfalt und Chancengleichheit“ und „Beschaffung“ zusammengefasst (siehe „Nachhaltigkeitsprogramm“).

Policy:

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 zwei eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe „Governance und Compliance“).

Zentrale Risiken und Chancen/Impact Assessment:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Die Risikoabschätzung erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen, die Fraport auf das Umfeld hat (Impact Assessment) (siehe „Geschäftsbericht 2013“, S. 67ff).

Verantwortlichkeit:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Menschenrechtsaspekte trägt, sind die Mitglieder des Vorstands.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult (siehe „Governance und Compliance“).

Um den gestiegenen Compliance-Anforderungen gerecht werden zu können, hat Fraport 2012 spezielle E-Learning-Kurse entwickelt, mit deren Einführung im Februar 2013 begonnen wurde. Sie sollen die positive Fraport-Wertekultur sowie unsere Beschäftigte in ihrem korrekten Verhalten unterstützen und über die Vielfalt von Themen im Compliance-Bereich informieren.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe „Risiko- und Compliance-Managementsystem und Internes Kontrollsystem“).

Aspekt „Investitions- und Beschaffungspraktiken“:

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von §97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland. Generell gewährleistet die Fraport AG bei der Ausschreibung von Leistungen die Anwendung nationaler und internationaler Gesetze und Übereinkommen. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Seit Beginn 2013 haben wir dies um einen Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG ergänzt, dessen Einhaltung wir von unseren Zulieferern erwarten. Er basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact und ist Bestandteil aller Ausschreibungen und Verträge (siehe „Governance und Compliance“).

Aspekt „Gleichbehandlung“:

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und befördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt (siehe „Vielfalt und Chancengleichheit“).

Aspekt „Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen“:

Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs. Im Fraport-Konzern sind rund 93 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst.

Aspekt „Kinderarbeit“:

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet.

Aspekt „Zwangs- und Pflichtarbeit“:

Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei. Fraport unterstützt hier im Rahmen der Möglichkeiten, wie zum Beispiel der Verfügungstellung von entsprechenden Videoauswertungen. Erkenntnisse über sicherheitsrelevante Sachverhalte werden in Meetings ausgetauscht, damit alle im Bereich Sicherheit tätigen Organisationen und Behörden sich gegenseitig unterstützen. Vor dem Austausch von Daten werden die jeweiligen Datenschutzbeauftragten um entsprechende Prüfung und Zustimmung gebeten.

Es existieren auf Basis von Anforderungen seitens der Behörden verschiedene Sicherheitssysteme in Abhängigkeit von Infrastruktur, Prozessen und Risiken. Als Beispiel seien kurzzeitige Ausweissperren (10 Minuten) genannt. Dieses verhindert die kurzfristige wiederholte Nutzung eines Ausweises an Türen. Wo immer möglich, werden Mitarbeiterübergänge zwischen Schengen und Non-Schengen Bereichen in unmittelbarer Nähe zu einer Grenzkontrollstelle installiert.

Darüber hinaus gibt es in der Flughafenbenutzungsordnung sowie der Ausweisordnung klare Richtlinien für alle Ausweisinhaber sowie Regelungen bei Missbrauch bis hin zum Entzug von Ausweisen / Zutrittsberechtigungen.

Aspekt „Sicherheitspraktiken“:

Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§5 LuftSiG). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafen-Betreiber (§8 LuftSiG) sowie die Fluggesellschaften (§9 LuftSiG) durchzuführen haben.

Die Luftsicherheitsmaßnahmen gemäß §5 LuftSiG liegen in der Verantwortung der Bundespolizei. Diese hat die Fraport AG, FraSec GmbH und einen weiteren Dienstleister beauftragt, die Luftsicherheitskontrollen durchzuführen. Hierzu gehören vor allem die Personen- und Handgepäckkontrollen sowie die Reisegepäckkontrollen. Der Flughafen-Betreiber selber ist im Rahmen der Eigensicherung verpflichtet, Sicherheit und Ordnung auf dem Gelände des Flughafens als Voraussetzung für ungestörte betriebliche Abläufe zu gewährleisten. Das gesamte Flughafen-Gelände muss den vorgeschriebenen Sicherheitsstandards genügen. Diese richten sich nach den Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes sowie den gültigen EU-Verordnungen und sind hinsichtlich ihrer Kritikalität in unterschiedlich zu sichernde Bereiche unterteilt. Dem Flughafen-Betreiber obliegt die Verantwortung der Durchführung von Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie den Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Flughafens (Critical Parts). Dazu gehören auch die Kontrolle sogenannter Flughafenlieferungen (Lieferungen von Gütern, die nicht an Bord eines Flugzeuges verbracht werden, in die sicherheitskontrollierten Bereiche, die nicht der Bordverpflegung dienen) und die Kontrolle zur Mitnahme verbotener Gegenstände, die zur Ausführung von Arbeiten in den Sicherheitsbereichen zwingend erforderlich sind. Mit der Durchführung der Kontrollen hat die Fraport AG die FraSec GmbH beauftragt. Die Fraport AG unterliegt bei den Eigensicherungspflichten gemäß §8 LuftSiG den Vorgaben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Aufsichtsbehörde.

Die Fraport AG hat in einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmern vom "Datenschutz", "Produktmanagement", "Video" und "Unternehmenssicherheit" unter Beteiligung des Betriebsrates das Datenschutzkonzept für den Einsatz von Videotechnik auf dem Flughafengelände überarbeitet und weiter optimiert. Das Konzept gibt klare, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer und den internen Errichter, für die Installation, Konfiguration und Nutzung aller Videodaten. Darüber hinaus wurde ein Genehmigungsprozess etabliert, der maßgeblich auf der Benennung von Videobeauftragten durch die nutzenden Bereiche basiert. In dieses Konzept wurden Anforderungen der Behörden integriert. Durch diese Maßnahmen ist weiterhin sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten vereinbar sind.

Bordkarten enthalten seit einiger Zeit 2D Barcodes, in denen personenbezogene Daten der Passagiere hinterlegt sind. Die Systeme zur Verarbeitung der Daten wurden von Fraport in Zusammenarbeit mit Kunden und dem Datenschutz so konzipiert und realisiert, dass personenbezogene Daten dem Kontrollpersonal für Kontrollzwecke lediglich angezeigt, jedoch nicht gespeichert oder anderweitig verarbeitet oder genutzt werden. Dies ist für den Betrieb des Flughafens nicht notwendig.

Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Dieses erfolgt in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems sowie zukünftig neuer Zutrittskontrollsysteme sowohl für Gates als auch alle anderen Zugänge zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen. Die Fraport AG hat zum Schutz der Daten sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Neben dem Abschluss einer Betriebsvereinbarung zur Regelung mit dem Umgang der Daten müssen sämtliche Nutzungsänderungen mit dem Datenschutzbeauftragten und dem Betriebsrat abgestimmt werden. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet, so dass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Luftsicherheitsassistenten sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter dahingehend, dass Unkonventionelles stets als gefährlich einzustufen ist. Das betrifft in erster Linie gefährliche Gegenstände, die nicht in den Sicherheitsbereich bzw. an Bord eines Luftfahrzeugs gelangen dürfen. Unkonventionell bedeutet aber auch, die Behörden zu informieren, wenn beispielsweise ein Passagier mehrere verschiedene Pässe mit sich führen sollte. Ein solches Auffinden betrifft nur die Kontrolle der Person und / oder des Handgepäcks. Bei der mehrstufigen Reisegepäckkontrolle ist ein solches Auffinden über die Auswertung des Röntgenbildes eher als Zufallsfund einzustufen, da hier nur das Spreng-Gesetz, das Kriegswaffenkontroll-Gesetz und IATA-Vorlagen maßgeblich sind.

Aspekt „Rechte der Ureinwohner“:

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

von Ureinwohnern betreffen (siehe [HR 9 „Verletzungen der Rechte von Ureinwohnern“](#)).

Prüfungen:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem (IMS) verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport-Konzern, sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits überprüfen zu lassen. Unter dem Dach des IMS werden das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement geführt. Ziel des IMS der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu halten bzw. zu verbessern (siehe „[Governance und Compliance](#)“).

Nachbesserungen:

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden (siehe „[HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte](#)“). Aus diesem Grund mussten keine Nachbesserungen erfolgen.

HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln



Im Berichtszeitraum wurden keine erheblichen Investitionsvereinbarungen zum Abschluss gebracht, durch die Fraport Anteile an einer anderen Organisation erworben hat oder durch die ein Investitionsprojekt initiiert wurde, das wesentlich für die Bilanz war.

Generell wird bei der Ausschreibung von Leistungen gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden



Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit wesentlichen Zulieferern und Auftragnehmern aufgrund von Menschenrechtsaspekten abgelehnt oder kamen nur unter Aufnahme zusätzlicher Rahmenbedingungen zustande.

Anders als ein produzierendes Unternehmen hat die Fraport AG eine heterogene Bedarfsstruktur. Die Bedarfe der Fraport AG reichen von Architektenleistungen über die Erstellung kompletter Gebäude bis hin zu deren Instandsetzung, vom Büromaterial über Rechenzentrumsleistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Fraport stellt bei der Ausschreibung von einzelnen Leistungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten



Ziel des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) ist es, Benachteiligungen von Beschäftigten aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen. Die Führungskräfte der Ebenen 1-4 und die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden daher regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Auszubildende sowie Trainees sollen ebenfalls umfassend über das AGG informiert werden (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

Eine quantitative Aussage zu den Stunden, die insgesamt für Schulungsmaßnahmen zu Richtlinien und Verfahrensweisen zu Menschenrechtsaspekten aufgewendet wurden, sowie zum Prozentsatz der geschulten Mitarbeiter, ist zurzeit noch nicht möglich.

HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen



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

HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass die freie Ausübung der Rechte der Mitarbeiter auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gefährdet sind.

Entsprechend der Fraport eigenen Grundwerte Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz, Loyalität und Fairness haben wir den Anspruch sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsvoll zu wirtschaften. Über unsere Verhaltenskodizes verpflichten wir sowohl unsere eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf diese Standards (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“).

HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Kinderarbeit besteht.

Der Fraport-Konzern setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. An allen Konzernstandorten hat sich Fraport zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zu Grunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt. Bestehende Vorgaben und Regelwerke wurden nach Möglichkeit angegliedert.

HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit



Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Zwangsarbeit besteht.

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und hat sich der Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zu Grunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe „[Compliance und Codes of Conduct](#)“). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den

Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt. Bestehende Vorgaben und Regelwerke wurden nach Möglichkeit angegliedert.

HR8 Schulung des Sicherheitspersonals



Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals erfolgt gemäß behördlicher und interner Vorgaben und beinhaltet auch die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit Personen und Eigentum. Die Schulungsanforderungen gelten sowohl für das Sicherheitspersonal der Fraport AG als auch das der Tochtergesellschaft Fraport Security Services (FraSec) GmbH.

HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern



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

HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren



Eine Angabe der Gesamtzahl der Beteiligungen des Fraport-Konzerns, sortiert nach Ländern, ist hier zu finden (siehe ["Profil"](#)).

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

HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte



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

Aspekt: Gesellschaft

Managementansatz SO



Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Schallschutz", "Luftqualität", "Compliance/Governance" und "Wertschöpfung und Engagement in der Region" zusammengefasst. Siehe dazu [„Nachhaltigkeitsprogramm“](#).

Policy:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz, siehe hierzu Kapitel ["Schallschutz"](#).

Verantwortlichkeit:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für Gesellschaftsaspekte trägt, sind die Mitglieder des Vorstands.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Ein wesentliches Handlungsfeld für Fraport ist der Schallschutz. Um mit den Bürgern in der Region in Dialog zu treten, setzte die Fraport AG 2011 und 2012 ein „Info-Mobil“ ein, welches im Umland des Flughafens unterwegs war. Fraport-

Mitarbeiter agierten als Botschafter und nahmen an den Einsätzen in der Region teil. Im Vorfeld der Einsätze fanden Schulungen statt, welche unter anderem die Themen Lärm, Flugrouten und Schallschutz bedienen.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz. Für mehr Informationen zum Fluglärmmonitoring siehe „[Monitoring und Transparenz](#)“.

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe „[Geschäftsbericht 2013](#)“, S. 67ff).

Aspekt „Gemeinwesen“:

Mehr als 58 Millionen Fluggäste pro Jahr und 20.744 Beschäftigte – in Frankfurt betreibt die Fraport AG mit dem Flughafen Frankfurt ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz und trägt damit maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in Deutschland und der Rhein-Main-Region bei. Mit rund 78.000 Beschäftigten* ist der Flughafen Frankfurt Deutschlands größte Arbeitsstätte, und schafft Beschäftigungsimpulse für viele Tausend weitere Arbeitsplätze in der Region. Zugleich belastet Fluglärm die Menschen, die in Flughafen-Nähe wohnen. Beide Aspekte, die positiven wie die belastenden, begründen unsere große gesellschaftliche Verantwortung (für mehr Informationen siehe „[Freiwilliges Engagement](#)“ und „[Schallschutz](#)“).

* Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Aspekt „Korruption“:

Fraport hat seit nunmehr zehn Jahren eine auf Prävention aufbauende wertebasierte Compliance implementiert. Der anfängliche Schwerpunkt lag hierbei auf die dem Flughafenausbau geschuldete Fokussierung auf Anti-Korruption.

Durch die sehr viel breiter angelegte Weiterentwicklung zu einem umfassenden Compliance und Risikomanagement System wurde in 2012 zunächst organisatorisch eine neue Struktur entwickelt. Inhaltliche Schwerpunkte in 2013 waren die Ausrollung des neuen Verhaltenskodexes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Entwicklung und Implementierung von drei E-Learning Modulen.

Der vorbeugende Charakter des bestehenden Compliance, Werte- und Risikomanagement Ansatzes hat vor allem den Zweck, die Compliance Kultur unseres Unternehmens zu stärken.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung bzw. Aufdeckung von Verstößen ist das bei Fraport an vielen Standorten implementierte Hinweisgebersystem. 2009 hat Fraport in der Muttergesellschaft das elektronische Hinweisgebersystem BKMS® (siehe <https://www.bkms-system.net/bkwebanon/report/clientinfo?cin=6fra1&language=ger>) eingeführt. Fraport-Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden können rund um die Uhr vertrauliche Hinweise zu Unregelmäßigkeiten über eine internetbasierte Kommunikationsplattform eingeben. Weltweit können so zu jeder Zeit Informationen zu Korruption, Wirtschaftskriminalität und Verletzungen der Verhaltensstandards vertraulich gemeldet werden. Das sogenannte Whistleblower-System wurde seit 2009 auch bei unserer Konzerntöchtern Fraport Twin Star Airport Management AD, 2010 an unserem Standort Antalya und 2011 in Lima eingeführt.

Darüber hinaus hat Fraport eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau beauftragt, die ebenfalls Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegennimmt. Seit 2003 steht darüber hinaus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Frankfurt eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Weitere Informationen zu den Hinweisgebersystemen finden Sie unter <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/hinweisgebersysteme.html>.

Aspekt „Politik“:

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe „[Unsere Stakeholder](#)“ und „[Stakeholder-Engagement Fraport AG](#)“).

Siehe auch [SO5 „Politische Positionen und Lobbying“](#).

Aspekt „Wettbewerbswidriges Verhalten“:

„Nachhaltigkeit sichern“ ist eines der fünf Kernelemente der Agenda 2015 (siehe „[Nachhaltigkeitsmanagement](#)“). 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 Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation. Verbindlich sind auch die Fraport-eigenen Grundsätze sowie interne Richtlinien, wie die Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten und der Fraport-Corporate-Governance-Codex (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/konzern/corporate-compliance/corporate-governance->

Aspekt „Compliance“:

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex und wird regelmäßig entsprechend den Empfehlungen und Anregungen der Regierungskommission überprüft und weiterentwickelt, zuletzt am 27. September 2010. Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand der Fraport AG gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab und veröffentlicht sie im Geschäftsbericht. Daneben enthält der Geschäftsbericht auch den detaillierten Corporate Governance Bericht des Unternehmens und den Bericht des Aufsichtsrats mit weiteren Aussagen zur Corporate Governance (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>).

SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen

Als wesentlicher Geschäftsstandort gilt der Flughafen Frankfurt. Der Flughafen Frankfurt ist ein herausragender Wirtschafts- und Standortfaktor für das Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus: Er ist Unternehmensmagnet und Ausbildungszentrum sowie mit mehr als 78.000 Beschäftigten* die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen – insgesamt über 500 – haben sich im Umfeld des Flughafens niedergelassen. Diese wiederum ziehen zahlreiche Dienstleister an, die für weitere Beschäftigung sorgen. Den 35 Millionen Konsumenten, die im Umkreis von 200 Kilometern um den Flughafen wohnen, bieten wir Reisemöglichkeiten zu über 250 Zielen auf der ganzen Welt (für mehr Informationen siehe „Wertschöpfung“).

Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und zur sozialen Stabilität an ihren Standorten. 2013 haben wir an unsere Beschäftigten rund 947 Millionen Euro an Löhnen und Gehältern gezahlt sowie zirka 115 Millionen Euro direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,561 Milliarden Euro. Rund 73 Prozent (520 Millionen) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 714 Millionen Euro gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flughafen-Betreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen (siehe „Wertschöpfung“).

An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für Zehntausende von Arbeitsplätzen, der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2013 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe „Schallschutz“).

Auch an allen anderen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung leisten wir einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, siehe „Standorte weltweit“. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 100%.

Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (siehe Kapitel „Unsere Stakeholder“ und „Stakeholder-Engagement Fraport AG“).

*Die Daten für 2013 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften

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

SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen



An unserem Hauptstandort Frankfurt stehen wir im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für Zehntausende von Arbeitsplätzen, der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafen-Region andererseits.

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2013 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe „Schallschutz“).

AO8 Personen, die vom Flughafen-Betreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen



Im Berichtszeitraum wurden in Lima Anwohner des Flughafens – offiziell und unter anderem unter Aufsicht der Weltbank – durch die Regierung umgesiedelt.

Eine Angabe zur Anzahl der freiwillig und unfreiwillig umgesiedelten Personen sowie die geleisteten Ausgleichszahlungen ist derzeit nicht möglich.

SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen



Die Interne Revision prüft auf der Grundlage eines vom Vorstand verabschiedeten Prüfungsplans alle wesentlichen Geschäftseinheiten der Muttergesellschaft, Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften. Im Mittelpunkt der Prüfungen standen dabei auch Ordnungsmäßigkeitsprüfungen, die Aspekte der Prüfung auf Korruptionsrisiken mit einschließen. Die Prüfungsschwerpunkte werden auf der Basis eines standardisierten, risikoorientierten Planansatzes für die Jahresprogrammplanung entwickelt und der Anteil an Ordnungsmäßigkeitsprüfungen kann dadurch etwa zwischen 15 und 25 Prüfungen im Geschäftsjahr variieren.

SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Beschäftigten



In 2013 wurden erstmals flächendeckend Themen der wertebasierten Compliance durch E-Learning geschult. Gemäß Schulungskonzept haben verschiedene Führungsebenen und Funktionsgruppen eine Schulungsverpflichtung. Dies wurde unterstützt durch eine entsprechende Zielvereinbarung.

Bis Ende 2013 haben 2.800 Personen jeweils drei E-Learning Kurse absolviert. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 87%. Thematisch ausgerollt wurden der Basiskurs zur wertebasierten Compliance, der neue Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ein Modul zur Vertrauenskultur, das sich mit den Hinweisgebersystemen beschäftigt. Darüber hinaus wurden 12 interne Präsenzs Schulungen zur wertebasierten Compliance durchgeführt.

Für 2014 sind zwei weitere verpflichtende E-Learning Kurse zu Antikorruption geplant. Darüber hinaus Präsenzs Schulungen zum Kartellrecht und zur Insiderregelung.

Die Top-Führungskräfte und die Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften wurden in 2013 persönlich über den neuen Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter informiert.

SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen



2013 wurden bei der Fraport Muttergesellschaft und in den Fraport Beteiligungen sieben Korruptionsvorwürfe gemeldet und untersucht. In einem Fall hat sich der Vorwurf bestätigt und es wurde eine entsprechende Personalmaßnahme durchgeführt. Drei Sachverhaltsklärungen sind noch nicht abgeschlossen. In allen anderen drei

Fällen konnte nach der Klärung des Sachverhalts der Korruptionsvorwurf nicht bestätigt werden.

S05 Politische Positionen und Lobbying



Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe „Unsere Stakeholder“ und „Stakeholder-Engagement Fraport AG“).

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

S06 Zuwendungen an Parteien und Politiker



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

S07 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten



Im Jahr 2013 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.

S08 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften



Fraport wurden 2013 keine wesentlichen Bußgelder aufgrund Verstoßes gegen Rechtsvorschriften auferlegt.

Aspekt: Produktverantwortung

Managementansatz PR



Ziele und Leistungen:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern „Sicherheit im Luftverkehr“ und „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ zusammengefasst (siehe „Nachhaltigkeitsprogramm“).

Policy:

Bei allen Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsplänen haben wir die Verantwortung für unser Produkt im Blick. Die Verpflichtung unseren Kunden, der Gesellschaft und der Umwelt gegenüber endet nicht damit, dass wir ein neues Terminal erstellen, eine neue Landebahn gebaut haben oder der Passagier am Gate ins Flugzeug steigt. Unsere Qualitätsmanagement- und Kontrollsysteme, das Sicherheitsmanagement und viele unserer Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, dass Airlines, Passagiere, Mieter oder Besucher am Ende des Tages auf einen angenehmen,

reibungslosen Aufenthalt am Airport Frankfurt zurückblicken können. Mit dem Projekt "Great to have you here!" verfolgt die Fraport das Ziel, den Flughafen Frankfurt vor allem für Umsteigepassagiere noch attraktiver zu gestalten und allen Passagieren ein angenehmes Reiseerlebnis zu verschaffen (für mehr Informationen siehe „Kunden“)

Verantwortlichkeit:

Die höchste Entscheidungsebene in der Organisation, die Verantwortung für die Produktverantwortung trägt, sind die Mitglieder des Vorstands.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Um auf Notfälle vorbereitet zu sein, werden am Flughafen Frankfurt regelmäßig verschiedene Notfallübungen durchgeführt, beispielsweise

- Planübungen
- Übungen zur Brandbekämpfung und Personenrettung
- Übungen zur Benachrichtigung von Angehörigen, betroffenen Airlines, Medien und Öffentlichkeit
- Übungen zur psycho-sozialen Erstbetreuung von unverletzten Überlebenden, ihren Angehörigen und den Helfern.

Neben kleineren Übungen, wie zum Beispiel der Evakuierung von Personen aus der Skyline, wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben und der internationalen Richtlinien der ICAO am Flughafen Frankfurt auch alle zwei Jahre eine Vollübung durchgeführt, in der komplexe Notfälle geübt werden. In erster Linie wird dabei das effektive Zusammenwirken von internen und externen Einsatzkräften überprüft. Als Grundlage für Planung und Koordination dieser Übungen dient die Fraport-Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT). Die Übungsszenarien werden so realitätsnah wie möglich geplant und durchgeführt, um alle Parameter des Alarmplans zu überprüfen – die Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkehrungen, aber auch die Qualifikationen des Einsatz- und Hilfspersonals.

Spezielle Aus- und Weiterbildungen erfolgen für die Beschäftigten in der Notfallinformationszentrale und in Special Assistance Teams (SAT) (vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html>).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 58 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen siehe „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“.

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe „Geschäftsbericht 2013“, S. 67ff).

Aspekt „Kundengesundheit und -sicherheit“:

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit höchste Priorität (siehe „Wesentlichkeitsmatrix“). Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe „Sicherheit im Luftverkehr“).

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der Schallschutz (siehe „Schallschutz“). Wir stellen uns unserer Verantwortung und beziehen alle in diesem Spannungsfeld wirksamen Faktoren bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. So ist es unser erklärtes Ziel, durch Maßnahmen im Rahmen des aktiven Schallschutzes die im Genehmigungsverfahren für den Flughafen-Ausbau prognostizierten Lärmwerte zu unterschreiten. Beim Aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise auf dem Ausbreitungsweg reduziert. Im passiven Schallschutz, der auf eine Reduzierung am Immissionsort zielt, engagieren wir uns über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus bei der Finanzierung baulicher Schallschutzmaßnahmen.

Um das Vogelschlagrisiko am Flughafen Frankfurt und an den Konzernflughäfen zu verhindern, existiert ein Vogelschlagmanagement. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des potentiellen Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine Bird Control wird ganztägig auf dem Flughafen sichergestellt. Die Bird Control wurde am Flughafen Frankfurt um das Betriebsgelände der Landebahn Nordwest weiter ausgedehnt und gilt für das Flughafengelände und das Flughafenumfeld.

Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevante Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die

Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge mind. 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld, um keine Bodenbrüter anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen.

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest wurde das Überwachungssystem MIVOTHERM für Vogelflugbewegungen entlang des Mains eingeführt. Es arbeitet auf Basis der Thermofotografie-Technik und erfasst und identifiziert Vogelschwärme mittels hochauflösender stereoskopischer Wärmebildkameras. Dabei können verschiedene Parameter, wie Flughöhe und Fluggeschwindigkeit sowie die Schwarmgröße, exakt ermittelt werden. Gleichzeitig wurde am südlichen Ufer des Mönchwaldsees ein blickdichter Vorhang errichtet, der Vögel vom Landebahnbereich fernhalten und optische Signal- und Störreize für Vögel auf dem Mönchwaldsee minimieren soll.

Aspekt „Kennzeichnung von Produkte und Dienstleistungen“:

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, Qualität der Dienstleistungen sowie Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement in einem Managementsystemverbund zusammengeführt. Ziel der Managementsysteme der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu sichern beziehungsweise zu verbessern (für mehr Informationen siehe „[Risiko- und Compliance-Managementsystem und Internes Kontrollsystem](#)“).

Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/kompetenzen/business-services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen/richtlinien/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung/jcr:content.file/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung.pdf>). Desweiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (vgl. http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (vgl. <http://www.icao.int/>). Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§ 8–9).

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich über 58 Millionen Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit siehe „[Produktqualität und Kundenzufriedenheit](#)“.

Aspekt „Werbung“:

Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.

Aspekt „Schutz der Kundendaten“:

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind vor allem auch die Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein Integriertes Managementsystem eingeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele (Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit) unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen. Im Bereich Flughafen-Management gehört die Fraport AG zu den Ersten, deren Integriertes Managementsystem TÜV-zertifiziert wurde. Dieses Zertifikat bestätigt die Qualität unserer Dienstleistungen sowie die Verlässlichkeit und Kundenorientierung unseres Unternehmens (vgl. <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Aspekt „Compliance“:

Das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln fassen wir unter dem Begriff Compliance zusammen. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte Wertemanagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System. Die Weiterentwicklung des Compliance Management Systems orientiert sich am neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente macht. Zur weitergehenden Verzahnung der Teilsysteme Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem verfolgen wir einen integrativen, risikoorientierten Lösungsansatz in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk COSO II. Dazu haben wir 2012 ein unterstützendes IT-Tool eingeführt. Organisatorisch wird

die Vernetzung der einzelnen Teilsysteme durch die Gremien Risikomanagementausschuss 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.

Der Zentralbereich Compliance, Werte- und Risikomanagement (CWR) ist seit Oktober 2012 zuständig für Entwicklung, Aufbau, Berichterstattung und Organisation des Regelbetriebs des Compliance Management Systems der Fraport AG. Er berichtet in regelmäßigen Abständen über den Vorstandsvorsitzenden an den Vorstand und den Aufsichtsrat zu Fragen der Compliance einschließlich Informationen aus den Hinweisgebersystemen und über vom CWR bearbeitete Compliance Verstöße. Schwerpunkt im Jahr 2013 war die stärkere Vernetzung dezentral aufgestellter Compliance Beauftragter innerhalb der verschiedenen Fraport Bereiche und Mehrheitsbeteiligungen. Die Compliance Relevanz Analyse wird kontinuierlich weitergeführt.

Das Compliance Board unterstützt die Leitung CWR bei der Ausgestaltung, dem Betrieb und der Weiterentwicklung des CMS. Es ist das zentrale Gremium zur Vernetzung fachbereichs- und schnittstellenbezogener Themen und beschäftigt sich mit der Behandlung wesentlicher Compliance Verstöße.

Aspekt „Business continuity und Notfallmanagement“:

Die Fraport AG hält derzeit bereits ein über alle Abteilungen übergreifendes Notfallmanagement-System vor, das ausgehend von der Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT) installiert wurde und wendet dies bei allen Störungslagen an. Dabei wird jede einzelne Störung und deren Abarbeitung dokumentiert. Im vergangenen Jahr stand hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere das Thema Winterdienst auf dem Programm. Hierbei wurden auch der Krisenstab in unserer Notfallzentrale (ERIC – Emergency Response and Information Center) aktiviert. Gestrandete Passagiere wurden über das vorgehaltene BAT-Team (Basic Assistance Team) betreut. Es handelt sich dabei um freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG, die sich als psychosoziale Ersthelfer und als Care-Team betätigen.

Das Notfall- und Krisenmanagement besteht aus folgenden Elementen (vgl.

http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html#_kompetenzen_aviation-services_sicherheitsleistungen_content_anchor_headline_0):

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

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Zu den Ereignissen, welche die Service-Qualität am Flughafen beeinträchtigen können, gehört beispielsweise ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystems (INFOplus) oder des Zugangssystem MACS. Im Managementsystemhandbuch der Fraport AG sind für jeden Ausfall Verfahrensanweisungen festgeschrieben, die zur Bewältigung dienen. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Verfahrensanweisungen ist der Personaleinsatz.

Aspekt „Servicesqualität“:

Die Service-Qualität wird durch folgende Instrumente erhoben:

1. Fraport-Passagierbefragung (siehe „**Produktqualität und Kundenzufriedenheit**“)

- Jeden Monat werden mehr als 2.400 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Frankfurter Flughafen insgesamt sowie mit einzelnen Kriterien (z.B. Wartezeit an der Sicherheitskontrolle oder Freundlichkeit der Mitarbeiter an den Info-Schaltern) befragt. Die Erhebung findet in den Gates statt und ist mit der Dauerfluggastbefragung „Fraport-Monitor“ verknüpft.
- Analyse: Ausgewertet werden für die Globalzufriedenheit und die einzelnen Aspekte jeweils die Anteile der Passagiere, die (auf einer Schulnoten-Skala mit sechs Ausprägungen) eine der beiden besten Bewertungs-Optionen gewählt haben (sogenannte „Top-Box“). Beispiel: Die nach dieser Methode berechnete Globalzufriedenheit betrug im Jahr 2013 insgesamt 80 Prozent, das heißt 80 von 100 Befragten haben das Item „Wie zufrieden waren Sie alles in allem mit dem Flughafen Frankfurt?“ mit Note 1 oder 2 bewertet.

2. ASQ (Airport Service Quality) Survey

- ASQ ist eine vom internationalen Flughafenverband ACI initiierte Passagier-Zufriedenheitsstudie, an der rund 200 Flughäfen weltweit teilnehmen. Auch hier haben die Fluggäste die Möglichkeit, bei einer Abfrage im Gate-Bereich ihre Zufriedenheit mit dem Flughafen insgesamt („Overall Satisfaction with the Airport“) sowie mit speziellen Leistungen am Airport anzugeben. Die Erhebung erfolgt per Fragebogen.
- Analyse: Verfolgt wird zum einen die Entwicklung der eigenen Befragungswerte über die Zeit und zum anderen die jeweilige Position Frankfurts in Relation zu Vergleichsflughäfen.

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

Aspekt „Bereitstellung von Services und Einrichtungen für Personen mit besonderen Bedürfnissen“:

Die FraCareServices GmbH ist ein Tochterunternehmen der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Die FraCareServices GmbH bietet ihren Betreuungsservice mobilitätseingeschränkten und behinderten Personen nach Bestimmung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006. Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit speziell ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vgl. <http://www.fracareservices.com/>).

PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus



Für den Luftverkehr hat die Sicherheit die höchste Priorität. Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe „Safety“).

PR2 Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsstandards



Für 2013 wurden keine Fälle ermittelt.

AO9 Wildunfälle



Siehe „AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 1.000 Flugbewegungen“.

PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte



Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung (für weitere Informationen vgl.

<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/kompetenzen/business-services/richtlinien-und-zahlungsbedingungen/richtlinien/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung/jcr:content.file/5-1-1-flughafen-benutzungsordnung.pdf>). Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (für weitere Informationen vgl. http://www.eu-info.de/static/common/files/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_04.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (für weitere Informationen vgl. <http://www.icao.int/>). Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§§ 8–9).

Siehe auch „Managementansatz PR“ und „Sicherheit im Luftverkehr“.

Fraport ist ein Dienstleistungsunternehmen, die Aspekte sind daher für uns von nachgelagerter Relevanz.

PR4 Verstöße gegen Standards zur Kennzeichnung von Produkten



Für 2013 wurden keine Fälle ermittelt.

PR5 Kundenzufriedenheit



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

Siehe auch „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“.

Fraport verfügt des Weiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per Facebook, Twitter, E-Mail, Telefon, Brief, persönlich, über unsere Feedback-Terminals oder über die FRA Airport App, stehen wir den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, jede Beschwerde innerhalb von fünf Tagen abschließend zu beantworten. Im Jahr 2013 sind Beschwerden mit 4.171 Beschwerdepunkten eingegangen. Das sind etwa 100 Beschwerdepunkte mehr als im Vorjahr. Der Anstieg an Kundenrückmeldungen insgesamt ist auf die Ausweitung der Feedbackkanäle wie der Flughafen App und die Erfassung von Feedbacks über die Social Media Kanäle Facebook und Twitter zurückzuführen. Die Beschwerden werden in die zuständigen Bereiche weitergeleitet und geben Anregung für Verbesserungen. Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.

PR6 Standards in Bezug auf Werbung



Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.

Fraport verkauft keine Produkte, deren Verkauf in bestimmten Märkten verboten ist.

PR7 Verstöße gegen Werbungsvorschriften



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

PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten



Fraport hat 2013 keine begründeten Beschwerden ermittelt.

Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.

