

2014 Kompakt

Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.



Inhalt

01	Vorwort
04	Fraport auf einen Blick
06	Highlights 2014
08	Grundlagen des Konzern
15/1	Nachhaltigkeitsprogramm 2014
18	Verkehrsentwicklung
22	Finanzielle Entwicklung
28	Verantwortungsvolle Unternehmensführung
30	Beschäftigte
34	Kunden
38	Schallschutz
42	Umwelt
46	Gesellschaft
50	Standorte weltweit
54	Impressum



Das Poster „Flughafen Frankfurt bei Nacht“ mit fluoreszierender Beschichtung finden Sie im hinteren Umschlag dieses Berichts.

Grundlagen der Berichterstattung

Mit dem Bericht „2014 Kompakt – Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.“ informieren wir unsere Stakeholder und die interessierte Öffentlichkeit in komprimierter Form über die wirtschaftliche Entwicklung des Fraport-Konzerns sowie seine Ziele, Aktivitäten und Fortschritte im Bereich Nachhaltigkeit. Weiterführende Informationen nach dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI) veröffentlichen wir in einem eigenen Bericht in der Version G 3.1 einschließlich der branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber auf unserer Homepage www.fraport.de/nachhaltigkeit. Der GRI-Bericht erfüllt den Anwendungsgrad „A+“ des Leitfadens.

Die Auswahl der Berichtsinhalte basiert auf dem regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen und einer umfassenden Wesentlichkeitsanalyse. In diesem Zusammenhang haben wir die für Fraport bedeutsamen Handlungsfelder definiert und sie in einer Wesentlichkeitsmatrix entsprechend ihrer Bedeutung für die Stakeholder und das Unternehmen positioniert. Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms hat sich Fraport für alle Handlungsfelder Ziele gesetzt und Maßnahmen zur Zielerreichung definiert.

Fraport achtet und unterstützt die zehn Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zu deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Die vorliegende Publikation dient gemeinsam mit dem GRI-Bericht auch als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung.

Unsere Berichte erscheinen jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfassen die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Redaktionsschluss für den vorliegenden Bericht 2014 war im April 2015. Der vorangegangene Bericht wurde am 16. April 2014 veröffentlicht.

Die Informationen in „2014 Kompakt“ umfassen alle Aktivitäten, Produkte und Leistungen des Konzerns sowie alle Gesellschaften, die wir gemäß den in der Finanzberichterstattung geltenden Regeln zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konsolidierungskreis einbezogen haben, beziehungsweise jene, die in diesem Rahmen wesentliche Umweltwirkungen haben. Als mit Abstand größter Standort des Konzerns bildet Frankfurt den Schwerpunkt unserer Berichterstattung. Detaillierte Informationen zu unserer Datenerhebung finden Sie im GRI-Bericht.

Soweit der vorliegende Bericht zukunftsbezogene Aussagen trifft, basieren sie auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen Unwägbarkeiten sowie anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Fraport liegen. Dies kann dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den im Bericht gemachten Prognosen und Erklärungen abweichen.



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

auch im vergangenen Jahr hat die Fraport AG Millionen von Menschen dabei unterstützt, an ihr Ziel zu kommen; sei es über das Drehkreuz Frankfurt oder einen unserer Flughäfen weltweit. Flughäfen ermöglichen weltweite Mobilität, stehen für den Austausch von Wissen und Kultur und sind unersetzlich für eine florierende Wirtschaft, national und global. Anlässlich des erfolgreich abgeschlossenen Geschäftsjahres sprachen Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte und Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar über die Ereignisse im Jahr 2014.

>>>



Weimar: Es ist kaum vorstellbar, dass das Terminal 2 nun schon über 20 Jahre alt ist. Immerhin war es damals schon vorausschauend konzipiert und bereits für die neue Generation der Großraumflugzeuge geeignet.

Schulte: Ja, 1994 war unser Terminal 2 bereits für diese Flugzeugtypen ausgelegt, heute nimmt es auch den Airbus A380 auf. Die Größenordnungen haben sich im Verlauf der Zeit deutlich geändert und unsere langfristigen Planungen zählen sich einmal mehr aus: Während wir damals in Frankfurt an einem durchschnittlichen Tag rund 96.000 Passagiere begrüßten, waren dies im vergangenen Jahr mehr als 160.000. Das bedeutet beinahe 70% mehr Passagiere, die tagtäglich fliegen.

Weimar: Bei dieser Menge führt jede Unterbrechung im Flughafenbetrieb gleich zu deutlichen Komforteinbußen für unsere Passagiere.

Schulte: Bedauerlicherweise stimmt das und lässt sich auch nicht immer verhindern. So mussten im Jahr 2014 beispielsweise etwa eine halbe Million Menschen aufgrund von Streiks auf ihren Flug verzichten oder konnten diesen

erst verspätet antreten. Das lag größtenteils an den Auseinandersetzungen bei unserem Hauptkunden, aber auch bei Fraport wurde in den Sicherheitsbereichen und bei den Bodenverkehrsdiensten gestreikt.

Weimar: Dennoch konnten wir im vergangenen Jahr einen Passagierrekord in Frankfurt verzeichnen.

Schulte: Richtig. Knapp 60 Mio Gäste bedeuteten einen Zuwachs von 2,6% – trotz Streiks. Wir müssen aber auch feststellen, dass fast 60 Mio Passagiere in Frankfurt eine große operative Herausforderung sind, gerade in den Sommerspitzen rund um die Schulferien. An einzelnen Tagen nutzen mehr als 210.000 Passagiere unseren Flughafen.

Weimar: Dementsprechend war es nur konsequent, dass Sie im vergangenen Geschäftsjahr die Bemühungen rund um unser Programm „Great to have you here!“ weiter intensiviert haben und einen Fünf-Sterne-Servicestandard anstreben. Wohlwollend haben wir im Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen, dass trotz der Streiks und der hohen Auslastung der

Fluggastbereiche die Globalzufriedenheit im vergangenen Jahr mit 80% der Passagiere nach wie vor sehr hoch war.

Schulte: Positiv trägt dazu sicher auch bei, dass immer weniger Fluggäste unter der strengen Nachtflugregelung leiden. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir große Anstrengungen unternommen und die Prozesse vor der „23 Uhr-Grenze“ deutlich verbessern und stabilisieren können – wengleich jeder einzelne stehen gebliebene Flug ärgerlich ist.

Weimar: Das stimmt, es ist dennoch eine erfreuliche Entwicklung. Das trifft aber nicht auf die Sicherheit zu. Hier haben wir nicht immer ein tadelloses Ergebnis erreicht.

Schulte: Das ist ein Thema, das uns leider auch in 2015 begleiten wird. Die Qualität der Sicherheitskontrollen war bei einem Test der EU-Kommission nicht zufriedenstellend. Die notwendigen Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung wurden unverzüglich ergriffen, die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen sind aber noch nicht auf einem akzeptablen Niveau. Hier müssen wir gemeinsam mit den



Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender

Karlheinz Weimar
Aufsichtsratsvorsitzender

zuständigen Beteiligten und Behörden noch nachlegen. Aber noch ein anderer Punkt beschäftigt uns operativ ...

Weimar: ... Sie meinen das Thema Schallschutz? Hier zeigen sich in den letzten Jahren doch schon deutliche Fortschritte.

Schulte: Ja, wir haben hier weltweit eine Vorreiterrolle eingenommen, dies ist auch unsere Verantwortung gegenüber unseren Nachbarn. Gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und der Lufthansa wurde das innovative Präzisionsanflugverfahren GBAS in Betrieb genommen, mit dessen Hilfe An- und Abflugrouten weiterentwickelt werden können. In 2015 laufen zudem die ersten Testphasen für das neue Lärmpausenmodell. Dabei werden die Flugbewegungen so auf bestimmte Lande- und Startbahnen beziehungsweise Anflug- und Abflugrouten gebündelt, dass Lärmpausen für die Anwohner im Umfeld der nicht genutzten Routen entstehen. Insgesamt sind wir im Thema Schallschutz nach wie vor stark gefordert, auch weil immer wieder neue Verfahren getestet werden müssen. Aber die Richtung stimmt.

Nicht zufrieden sind wir demgegenüber mit der Gate-Verfügbarkeit und dem Anteil der Busabfertigungen, insbesondere bei interkontinentalen Flügen. Hier müssen wir handeln, sonst werden wir nicht nur bei der Passagierzufriedenheit verlieren. Lösen lässt sich dies mit dem Bau von Terminal 3.

Weimar: Auch im Aufsichtsrat haben wir das Thema intensiv diskutiert und unsere Beschlüsse gefasst. Bestärkt haben mich dabei zusätzlich die beiden unabhängigen Gutachten, die für die nächsten Jahre weiter wachsende Passagierzahlen prognostizieren. Das ist sehr erfreulich, zwingt aber auch zum Handeln. Die Genehmigungen liegen vor, die Planungen sind weit fortgeschritten. Die Landesregierung als größter Aktionär der Fraport AG hat ihre Gutachten zur Überprüfung des Ausbauvorhabens zwischenzeitlich auch veröffentlicht. In einer Sondersitzung des Aufsichtsrats im April haben wir noch einmal über das Terminal 3 beraten und den Bau beschlossen.

Schulte: Wir haben die qualitätssichernden Gutachten der Landesregierung natürlich intensiv durchgearbeitet und sahen unsere grundsätzlichen Annahmen bestätigt. Nach dem erneuten Aufsichtsratsbeschluss für den Bau von Terminal 3 werden wir noch 2015 mit ersten Tiefbauleistungen starten. Zum Glück können wir für die Durchführung des Projekts auf ein Team exzellenter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurückgreifen. Eine Stärke, die unser Unternehmen übrigens auch in vielen anderen Bereichen im In- und Ausland auszeichnet. Dieses Team wird alles dafür tun, dass das Terminal 3 eine Visitenkarte der Rhein-Main-Region und weit darüber hinaus wird. Es hebt Kundenservice und Aufenthaltsqualität für die Passagiere auf ein neues Level. Ein wichtiger Nebeneffekt sind die vielen Möglichkeiten zur energieeffizienten Bauweise, die dabei helfen, unsere Ziele im Umweltmanagement zu erreichen. Im Energiemanagement packen wir natürlich auch die vorhandenen Gebäude und Anlagen an, zum Beispiel durch den Einsatz von LED-Technik.

Weimar: Dennoch haben wir intern mit dem verabschiedeten Wirtschaftsplan anspruchsvolle Ziele gesetzt. Er zeigt, wie viel das Unternehmen aus eigener Kraft leisten kann.

Schulte: Wir sind hier in den letzten Jahren ein gutes Stück vorangekommen. Das Ergebnis 2014 hat die Erwartungen erfüllt. Mit einem EBITDA von rund 790 Mio € und einem EBIT von rund 483 Mio € übertrafen wir erneut deutlich die jeweiligen Vorjahreswerte – wie angekündigt. Auch beim Konzern-Ergebnis gab es 2014 einen Anstieg

auf 252 Mio €. Genauso entwickelt sich der wichtige Free Cash Flow weiter in die richtige Richtung. 2015 wird sich die positive Entwicklung fortsetzen.

Weimar: Im Aufsichtsrat haben wir die gute Entwicklung aufgegriffen und spiegeln sie in dem Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung wider. Nach vier Jahren ohne Erhöhung dürfen sich die Aktionäre nun über eine Erhöhung um 10 Cent je gehaltene Aktie auf 1,35€ freuen.

In jedem Fall bleibt es spannend, nicht nur in Frankfurt. Der Konzern wächst schließlich weiter: Mit dem Zukauf der AMU Holdings ist Fraport in das Retail-Center-Management an vier amerikanischen Flughäfen eingestiegen und hat damit ein Standbein in den USA errichtet. Zudem konnten wir die Betreibergesellschaft des Hauptstadt-Flughafens Ljubljana in Slowenien übernehmen.

Schulte: Ja, wir haben unser internationales Portfolio 2014 deutlich erweitert. Hier läuft jetzt die Phase der Integration der neuen Beteiligungen in unseren Fraport-Konzern und dann wird es darum gehen, die Beteiligungen erfolgreich zu entwickeln. Zu diesen Akquisitionen kommen noch unsere Pläne in Griechenland. Dort arbeiten wir am Vertragsabschluss für den Betrieb von 14 Regionalflughäfen, den wir Ende 2015/Anfang 2016 erwarten.

Weimar: Das sind interessante Entwicklungen, die auch ausführlich im Geschäftsbericht nachgelesen werden können. Da habe ich mich anfangs ein wenig schwer getan, auf eine gedruckte Version zu verzichten.

Schulte: Es ist ohne Zweifel ungewohnt, aber ein sinnvoller Schritt. Der Geschäftsbericht wird immer umfangreicher und die Nachfrage nach gedruckten Versionen nimmt gleichzeitig stark ab. Wir haben einen neuen Weg eingeschlagen und bieten die vollständige Version nur in elektronischer Form an. Gleichzeitig haben wir die wesentlichen Themen des Nachhaltigkeits- und Geschäftsberichts in einer komprimierten Fassung zusammengeführt. Dieses neue Format „2014 Kompakt – Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.“ bieten wir fortan gedruckt an. Ergänzend veröffentlichen wir weitere Informationen nach dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI) in einem eigenen Bericht auf unserer Homepage. Gemeinsam beschreiben die Berichte auch die Fortschritte zu den 10 Prinzipien des UN Global Compact, zu dem wir uns seit 2007 ausdrücklich bekennen. Ich bin überzeugt, dass diese Veränderungen von unseren Stakeholdern positiv aufgenommen werden.

Fraport auf einen Blick

20.395

Beschäftigte waren im Jahresdurchschnitt 2014 für Fraport tätig.

Fraport (nachfolgend auch: der Fraport-Konzern oder „unser“ Konzern) zählt mit seinem internationalen Portfolio an Flughafen- und flughafennahen Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreiber-gesellschaften. Der Konzern bildet dabei sämtliche Dienstleistungen des Flug- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen ab. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt den Konzern darüber hinaus auf eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis.

Wichtigster Umsatz- und Ergebnistreiber des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Frachtflughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), den Flughafen Frankfurt als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Neben Frankfurt war Fraport Ende 2014 an 14 weiteren Flughäfen auf vier Kontinenten aktiv.

Die gemäß IFRS einbezogenen Konzern-Gesellschaften erzielten im vergangenen Geschäftsjahr mit ihren 20.395 Beschäftigten Umsatzerlöse in Höhe von 2.394,6 Mio € und ein EBITDA von 790,1 Mio €. Inclusive der weiteren Beteiligungen erwirtschaftete Fraport 2014 ein Konzern-Ergebnis von 251,8 Mio €. Während der Standort Frankfurt etwa zwei Drittel des Ergebnisses beisteuerte, erzielte Fraport etwa ein Drittel außerhalb von Frankfurt.

Durch erfolgreiche Akquise hat Fraport den Konzern im vergangenen Geschäftsjahr um die neuen Beteiligungen AMU Holdings Inc. in den USA und den slowenischen Hauptstadt-Flughafen Ljubljana erweitert. Während die von der AMU Holdings Inc. gehaltenen Beteiligungen über Konzessionsverträge die kommerziellen Terminal-Flächen an den vier US-amerikanischen Flughäfen in Pittsburgh, Boston, Baltimore und Cleveland betreiben und entwickeln, umfasst die Beteiligung am Flughafen Ljubljana sämtliche Dienstleistungen rund um den Terminal- und Flugbetrieb des Standorts.



790,1 Mio €

EBITDA erzielte das Unternehmen 2014.

- Flughafen-Beteiligungen
- Retail-Konzessionen AMU Holdings Inc.



251,8 Mio €

Konzern-Ergebnis waren eine Steigerung von 6,8%.

Highlights 2014

APR

„E-PORT AN“ gewinnt GreenTec Award

Das Gemeinschaftsvorhaben von Fraport, Lufthansa, Land Hessen und der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main „E-PORT AN“ hat im April den GreenTec Award in der Kategorie Luftfahrt gewonnen. Ziel der verschiedenen, unter dem Dach von „E-PORT AN“ gebündelten, Projekte ist die Reduktion von Bodenemissionen bei der Flugzeugabfertigung am Flughafen Frankfurt durch den Einsatz elektromobiler Fahrzeuge und Antriebstechniken. Der GreenTec Award gilt als der größte europäische Umwelt- und Wirtschaftspreis.

MAI

Fraport-Aktionäre beschließen 1,25 € Dividende je Aktie

Auf der 13. ordentlichen Hauptversammlung entlasteten die Aktionäre mit großer Mehrheit den Vorstand (99,94%) und Aufsichtsrat (99,88%) für das Geschäftsjahr 2013. Außerdem stimmten sie dem Dividendenvorschlag in Höhe von 1,25 € je Aktie zu.

JUN

„Vielfalt unternehmen!“

Unter dem Motto „Vielfalt unternehmen!“ fand am 3. Juni bundesweit der 2. Deutsche Diversity-Tag statt. Im Rahmen einer Hausmesse informierten sich die Beschäftigten über die sechs „Vielfalt“-Dimensionen: Alter, Geschlecht, Kultur, Religion, Handicap/Inklusion und sexuelle Orientierung.

AUG

Fraport erwirbt AMU Holdings Inc.

Im August hat Fraport 100% der Anteile der AMU Holdings Inc., USA, erworben. Die von der AMU Holdings Inc. gehaltenen Beteiligungen betreiben und entwickeln über Konzessionsverträge die kommerziellen Terminal-Flächen an den 4 US-amerikanischen Flughäfen Pittsburgh, Boston, Baltimore und Cleveland. Die Akquisition ist Fraports erster Schritt auf den nordamerikanischen Flughafenmarkt.

6.114.305 Passagiere

Im August wurden erstmals in der Geschichte des Flughafens Frankfurt mehr als 6 Mio Passagiere in einem Monat befördert. Im Vergleich zum Vorjahresmonat entsprach dies einem Plus von 5,4%. Insgesamt wurde die Grenze von 200.000 Passagieren pro Tag im August dreizehnmal übertroffen – dieser Wert wurde bis dato in der Flughafengeschichte nur an 4 Tagen überschritten. Den passagierreichsten Tag markierte der 17. August 2014 mit 210.599 Fluggästen.

Baugenehmigung für Terminal 3 erteilt

Am 12. August wurde der Bauantrag für das Terminal 3 in Frankfurt genehmigt. In der ersten Bauphase ist ein zentrales Terminal-Gebäude mit zwei Flugsteigen und einer jährlichen Kapazität von 14 Mio Passagieren geplant. Fraport geht derzeit davon aus, den ersten Bauabschnitt im Jahr 2022 in Betrieb zu nehmen.

SEP

„GBAS“-Anflugsystem in Betrieb genommen

Am 3. September hat Fraport in Frankfurt gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und Lufthansa das satellitengestützte Präzisionsanflugsystem „Ground Based Augmentation System“ (GBAS) in Betrieb genommen. GBAS ermöglicht erstmalig satellitengestützte Präzisionsanflüge an einem internationalen Luftverkehrsdrehkreuz in Europa. Langfristig soll das neue Landesystem auch segmentierte Anflüge ermöglichen – mit dem Ziel einer weiteren Lärmentlastung in der Region.



30. Mai 2014
13. ordentliche Hauptversammlung
in der Jahrhunderthalle Frankfurt



3. Juni 2014
2. Deutscher Diversity-Tag



12. August 2014
Baugenehmigung für Terminal 3 erteilt

OKT

Anteile am Flughafen Ljubljana erworben

Im Oktober hat Fraport 75,5% der Anteile an der börsennotierten Aerodrom Ljubljana, d.d. zu einem Preis von 177,1 Mio € erworben. Die Gesellschaft betreibt den slowenischen Hauptstadtflughafen in Ljubljana. Mittels eines angeschlossenen Übernahmeangebots sowie eines Squeeze-out-Verfahrens erwarb Fraport bis April 2015 100% der Anteile an der Gesellschaft.

Service-Champion FRA

Im Ranking der insgesamt 1.500 – auf Basis von 1 Mio Kundenurteilen bewerteten – Unternehmen und Einrichtungen schaffte es der Flughafen Frankfurt wie schon 2013 auf einen Gold-Medaillen-Rang und war erneut Branchenführer unter den deutschen Großflughäfen. Gut zwei Drittel der befragten Kunden waren der Meinung, bei ihrem Aufenthalt in FRA einen sehr guten Service erlebt zu haben.

Casa-Programm beendet

Mit Ende der Antragsfrist zum 31. Oktober zieht Fraport eine positive Bilanz aus dem freiwilligen Immobilienankaufprogramm Casa. Im Rahmen des Programms kaufte Fraport Wohnimmobilien in Flughafennähe, die besonders niedrig, das heißt mit weniger als 350 m, überflogen werden oder zahlte den Eigentümern eine Entschädigung. Bis Ende 2014 hat Fraport 250 Wohneinheiten gekauft. Außerdem wurden in Raunheim insgesamt 122, in Flörsheim bisher 144 Ausgleichszahlungen geleistet. Weitere Anträge werden noch bearbeitet.

NOV

Zuschlag für griechische Regionalflughäfen

Im November wurden Fraport und die Copelouzos Group als Preferred Investor für zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regionalflughäfen in Griechenland nominiert. Die jeweils auf 40 Jahre angesetzten Verträge umfassen die Festlandflughäfen von Thessaloniki, Aktio und Kavala sowie die Inselflughäfen von Chania auf Kreta, Kefalonia, Kerkyra auf Korfu, Kos, Mykonos, Lesbos, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos und Zakynthos. Der Kaufpreis der Konzessionen setzt sich aus einer einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € sowie einer jährlichen Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € zuzüglich einer inflationsabhängigen Anpassung zusammen. Das Konsortium, an dem Fraport die Mehrheit halten wird, ist zudem verpflichtet, Investitionen an den Flughäfen durchzuführen. Zum Redaktionschluss geht Fraport davon aus, die Transaktion Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen.

Grundlagen des Konzerns

Teilung von Führung und Kontrolle

Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht – entsprechend sind Geschäftsführung und Kontrolle auf zwei unabhängige Organe verteilt (Two-Tier Board). Während der Fraport-Vorstand für die Geschäftsführung verantwortlich ist und den Konzern leitet, kontrolliert der Aufsichtsrat dessen Tätigkeit.

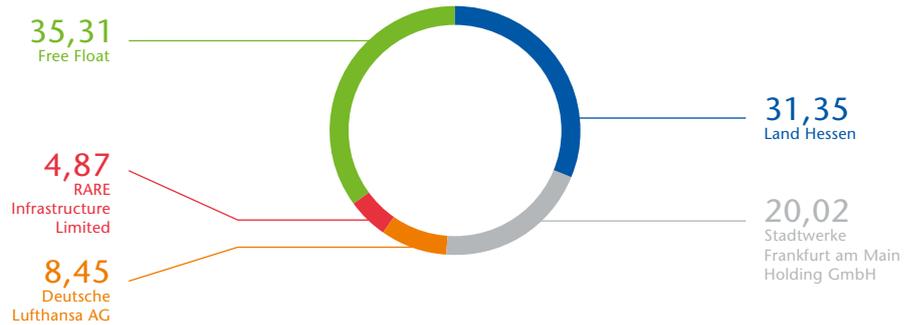
Der Vorstand, der durch den Aufsichtsrat bestellt wird, setzte sich Ende 2014 aus den vier Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen (Operations), Michael Müller (Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Controlling und Finanzen) zusammen. Der Aufsichtsrat besteht nach deutschem Recht aus 20 Mitgliedern und wird paritätisch von den Aktionären und den Beschäftigten des Unternehmens gewählt. Im Falle einer Stimmgleichheit bei Aufsichtsratsbeschlüssen steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, eine zweite Stimme zu.

Als zusätzliches Entscheidungs- und Kontrollorgan nehmen die Aktionäre der Fraport AG ihr Mitsprache- und Stimmrecht auf der Hauptversammlung wahr. Die ordentliche Hauptversammlung findet in den ersten sechs

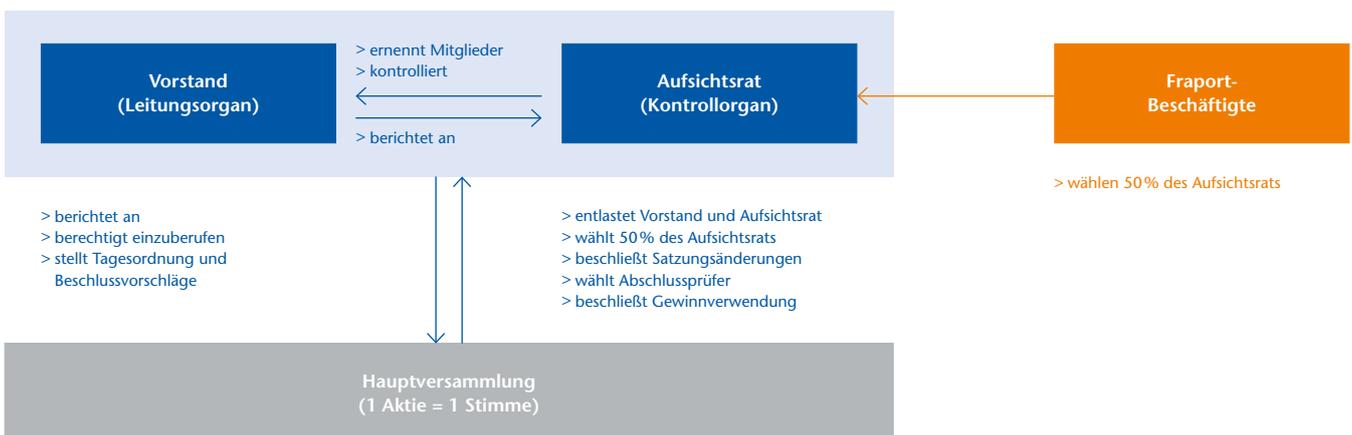
Monaten eines jeden Geschäftsjahrs statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung des Aufsichtsrats sowie Entlastung des Vorstands. Jede Aktie gewährt dabei ein Stimmrecht. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht entweder selbst oder durch einen bevollmächtigten Dritten ausüben. Unterschiedliche Aktiengattungen existieren nicht.

Aktionärsstruktur

in %



Konzern-Führung und -Kontrolle im Überblick



92.342.748

Aktien waren zum Stichtag
31. Dezember 2014 im Umlauf.

Mehr als 82 Mio

Stimmrechte wurden auf der Haupt-
versammlung 2014 zu den einzelnen
Tagesordnungspunkten ausgeübt.

99,88 %

der abgegebenen Stimmen auf der
Hauptversammlung 2014 entlasteten
den Aufsichtsrat.

99,94 %

der Stimmen entlasteten 2014
den Vorstand.

Der Fraport-Vorstand



(von links)

Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen
Jahrgang 1961, Bestellung bis 31. März 2017

Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender
Jahrgang 1960, Bestellung bis 31. August 2019

Anke Giesen
Vorstand Operations
Jahrgang 1963, Bestellung bis 31. Dezember 2017

Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor
Jahrgang 1957, Bestellung bis 30. September 2017

Der Fraport-Aufsichtsrat

**Vertreter
der Anteilseigner**

**Vertreter
der Arbeitnehmer**

Karlheinz Weimar
(Vorsitz)

Gerold Schaub
(Stellvertretender Vorsitz)

Uwe Becker

Claudia Amier

Kathrin Dahnke

Devrim Arslan

Peter Feldmann

Hakan Cicek

Peter Gerber

Dr. Roland Krieg

Dr. Margarete Haase

Mehmet Özdemir

Frank-Peter Kaufmann

Arno Prangenberg

Lothar Klemm

Hans-Jürgen Schmidt

Michael Odenwald

Werner Schmidt

Prof. Dr. Katja Windt

Edgar Stejskal

1 Konzern = 4 Segmente

Zur transparenten Steuerung hat der Vorstand den Konzern in die 4 Segmente „Aviation“, „Retail & Real Estate“, „Ground Handling“ sowie „External Activities & Services“ geteilt.

Das Segment Aviation beinhaltet die Geschäftsbereiche „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, „Unternehmenssicherheit“ sowie „Airport Security Management“ und ist hauptsächlich am Standort Flughafen Frankfurt tätig. Kern des Segments ist die Errichtung und der Betrieb der Flughafeninfrastruktur in Frankfurt. Die hieraus entstehenden Kapitalkosten refinanziert das Segment mittels regulierter Flughafenentgelte, die sich vorrangig aus Passagier- sowie Start- und Landeentgelten zusammensetzen. Als hoheitliche Tätigkeit werden die Kosten für die Luftsicherheitsdienstleistungen an die Bundespolizei weiterverrechnet. Neben dem Standort Frankfurt erwirtschaftet das Segment durch die Tochtergesellschaft FraSec (Fraport Security Services) weitere Umsätze am Flughafen Stuttgart.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“. Es betreibt vor allem die Retail- (Einzelhandels-) Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Flächen am Standort Frankfurt. Im vergangenen Geschäftsjahr erzielte das Segment Retail & Real Estate ausschließlich Erträge in und um den Standort Frankfurt.

Der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die zugeordneten Konzern-Gesellschaften bilden den Kern des Segments Ground Handling. In 2014 erzielte das Segment seine maßgeblichen Erträge durch die Bereitstellung von Bodenverkehrsdiensten und der zentralen Infrastruktur am Standort Frankfurt.

Das Segment External Activities & Services beinhaltet vor allem den Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“. Dieser verantwortet sämtliche Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind und aufgrund der Unternehmenshistorie auch als „externes Geschäft“ bezeichnet werden. Je nach Beteiligung der Fraport AG wird das externe Geschäft in den operativen Ergebniszahlen mit ausgewiesen (konsolidiert) oder ist im Finanzergebnis des Konzerns beziehungsweise der Fraport AG enthalten. Neben dem externen Geschäft umfasst das Segment die Servicebereiche „Immobilien- und Facilitymanagement“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“, die ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind.

Zusätzlich zu den Segmenten erbringen 12 Zentralbereiche unter anderem konzernweite Leistungen wie „Compliance, Werte- und Risikomanagement“, „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ oder „Finanzen und Investor Relations“. Die Kosten der Zentralbereiche werden sachgerecht auf die Segmente geschlüsselt.

62,7%

des Konzern-Ergebnisses werden am Standort Deutschland erwirtschaftet.

Segment-Struktur

Fraport			
<p>Aviation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit > Airport Security Management <p>Umsatz: 884,2 Mio € EBITDA: 236,9 Mio € EBIT: 115,5 Mio €</p>	<p>Retail & Real Estate</p> <ul style="list-style-type: none"> > Handels- und Vermietungsmanagement <p>Umsatz: 455,7 Mio € EBITDA: 356,5 Mio € EBIT: 275,0 Mio €</p>	<p>Ground Handling</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bodenverkehrsdienste <p>Umsatz: 656,2 Mio € EBITDA: 44,3 Mio € EBIT: 7,5 Mio €</p>	<p>External Activities & Services</p> <ul style="list-style-type: none"> > Akquisition und Beteiligungen > Informations- und Kommunikationsdienstleistungen > Immobilien- und Facilitymanagement > Zentrales Infrastrukturmanagement <p>Umsatz: 398,5 Mio € EBITDA: 152,4 Mio € EBIT: 84,8 Mio €</p>
Ergebnisanteil: > 90% Standort Frankfurt			> 90% Externes Geschäft

Strategie auf langfristige Marktentwicklung ausgerichtet

Die Konzern-Strategie ist auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends ausgerichtet. Trotz kurzfristig negativer Effekte aus politischen und volkswirtschaftlichen Krisen, der finanziell unsicheren Lage verschiedener Fluggesellschaften sowie einseitiger nationaler und internationaler Belastungen aus Gesetzgebungen prognostizieren Flugzeughersteller und Luftverkehrsverbände langfristig einen stabilen Wachstumstrend des Luftverkehrsmarkts.

Dieser wird insbesondere aus dem erwarteten weltweiten Wirtschaftswachstum sowie der international wachsenden Mittelschicht abgeleitet. Unterstützend wirkt unvermindert die fortschreitende Internationalisierung von Arbeit und Bildung. Zunehmender Verkehr ist auch aus der anhaltend erwarteten Migration und dem Tourismus anzunehmen. Überproportional wird sich der Luftverkehr vor allem in den wirtschaftlichen Schwellenländern in Asien/Pazifik, Lateinamerika, Afrika und Nahost entwickeln.

Fraport hat sich aufgrund dessen international breit aufgestellt und betreibt neben dem Mega-Hub Frankfurt eine Vielzahl internationaler Flughäfen in dynamischen Wirtschaftsregionen und Flughäfen, die schwerpunktmäßig touristischen Verkehr bedienen.

Risiko- und Chancenmanagement

Fraport hat ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement eingerichtet, das es dem Unternehmen ermöglicht, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern und zu begrenzen. Das Chancenmanagement hilft dem Unternehmen, Chancen frühzeitig wahrzunehmen. Das Risiko- und Chancenmanagement ist ein kontinuierliches System mit definierten Meldeschwellen und umfasst zugleich Risiken, die aus Compliance-Verstößen resultieren können.

Weitere Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement können dem aktuellen Geschäftsbericht unter www.fraport.de in der Rubrik „Investor Relations“ entnommen werden. Der Risiko- und Chancenbericht beinhaltet zudem einen Überblick über die wesentlichen Risiken und Chancen des Unternehmens sowie Einschätzungen zu den Eintrittswahrscheinlichkeiten und möglichen finanziellen Auswirkungen der Risiken.

+4,1%

durchschnittlich weltweit erwartetes Passagierwachstum bis 2031 p. a.
(Prognose Airports Council International)

Agenda 2015



Stakeholder-Dialog

Flughäfen sind von großem Interesse für die Öffentlichkeit. Sie geben regelmäßig Anlass für industrie- und gesellschaftspolitische Debatten; dies gilt natürlich auch für den Flughafen Frankfurt. Die Fraport AG als Betreiberin eines der größten Drehkreuze in Europa bewegt sich damit im Spannungsfeld sehr unterschiedlicher Ansprüche.

Für einige unserer Stakeholder stehen globale Herausforderungen wie der Klimawandel im Vordergrund, für viele Menschen im Flughafenumfeld ist der Fluglärm das wichtigste Thema. Andere Personengruppen beschäftigen Fragen nach der wirtschaftlichen Wertschöpfung des Flughafens und seiner Wettbewerbsfähigkeit sowie dem Erhalt und Aufbau sicherer und attraktiver Arbeitsplätze. Die an uns herangetragenen Anliegen sind äußerst vielfältig und manchmal unvereinbar oder sogar widersprüchlich.

Viele Vorschläge können wir umsetzen, aber nicht alle. Dennoch sind wir davon überzeugt, dass der Informationsaustausch zum gegenseitigen Verständnis und zur Erarbeitung von Lösungen, die breite Akzeptanz finden, beiträgt.

Mit seinen Stakeholder-Dialog-Aktivitäten, die sich aus den in der Wesentlichkeitsmatrix (S. 14) definierten relevantesten Handlungsfeldern des Unternehmens ableiten, richtet sich Fraport gezielt an alle wesentlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens. Zu ihnen zählen Passagiere und Flughafenbesucher, Geschäftspartner, potenzielle Investoren und Eigentümer, Gesellschaft, Politik und Behörden. Besondere Beachtung gilt den von Fluglärm betroffenen Nachbarn an unseren Standorten und den mehr als 78.000 Beschäftigten (Stand 2012) am Flughafen Frankfurt als größter Arbeitsstätte Deutschlands, hierunter insbesondere den Fraport-Beschäftigten, für die wir direkt Verantwortung tragen. Intensive Kontakte pflegt der Fraport-Konzern auch zu seinen Hauptkunden, den Fluggesellschaften, um regelmäßig Informationen zu einer Vielzahl von Fragestellungen auszutauschen und operative Maßnahmen abzustimmen.

Dialog verstehen wir als wichtiges Instrument, mit dem wir Anregungen für die strategische Ausrichtung des Unternehmens und Hinweise für das Risiko-Management gewinnen. Als „lernende Organisation“ orientieren wir uns außerdem an den Fortschritten in Wissenschaft und Technologie.

Lars Mosdorf

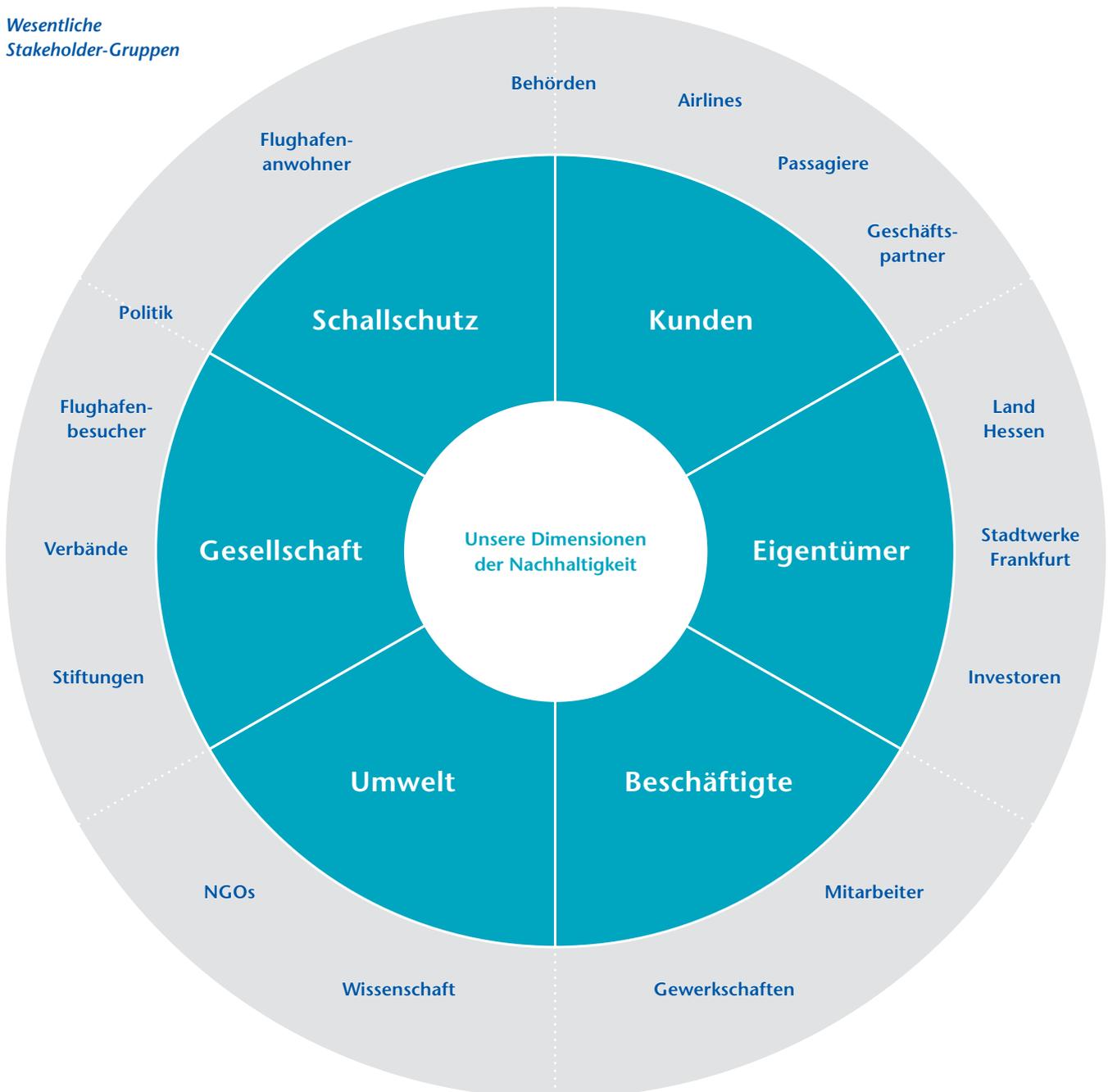
Leiter Entgelte und Gestattungen

Lars Mosdorf führt als „Leiter Entgelte und Gestattungen“ Konsultationsgespräche zwischen Fraport und den Luftfahrtgesellschaften.



„Natürlich sind die Airlines für uns als Flughafenbetreiber eine der wichtigsten Kundengruppen. Um stets alle relevanten operativen und strategischen Themen eng abzustimmen, stehen wir mit ihnen in ständigem Austausch: Beispielsweise findet für das Thema Flughafenentgelte jährlich eine Konsultation mit den Nutzern statt. Ergänzend gibt es weitere Arbeitsgruppentreffen. Eine externe Behörde, in unserem Fall das hessische Wirtschaftsministerium, genehmigt nach § 19b Luftverkehrsgesetz die Flughafenentgelte. So können wir von institutionalisierten Abstimmungen und einem transparenten Informationsaustausch mit dieser Kundengruppe sprechen.“

Wesentliche Stakeholder-Gruppen



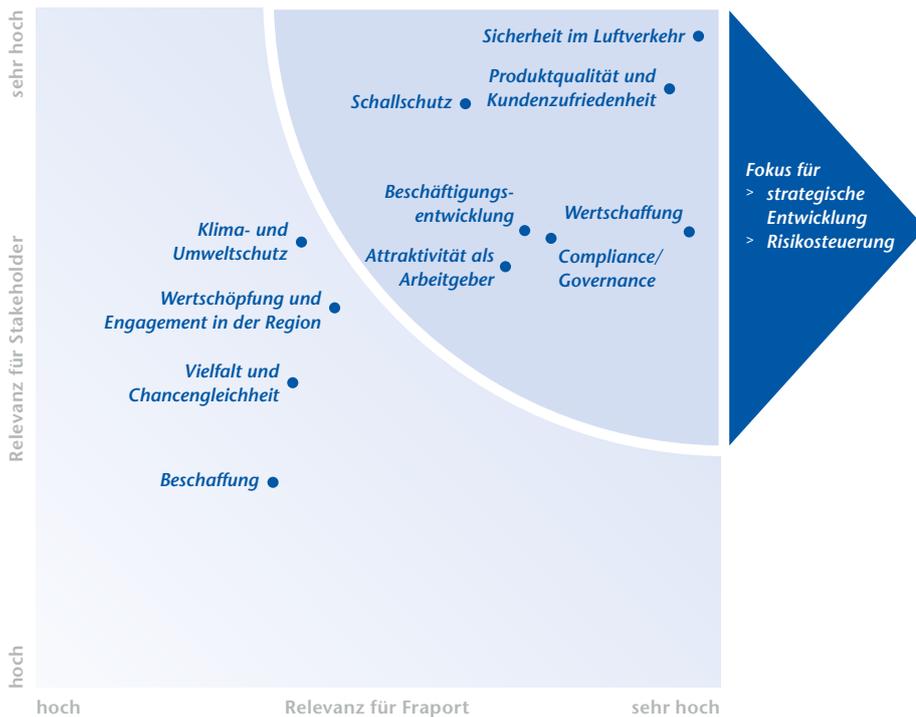
Beispiele für Stakeholder-Kommunikation 2014

Extern:

- > Geschäftsbericht 2013
- > Nachhaltigkeitsbericht 2013
- > Umwelterklärung 2014
- > Schallschutzberichte
- > Internetseite www.fraport.de
- > Kundenbeirat Passagiere
- > Verein „Air Cargo Community Frankfurt“
- > Kundenzeitschriften „Aviation World“ und „Retail World“
- > Mitarbeit im Forum Flughafen und Region
- > Informationsveranstaltungen für Flughafennachbarn
- > Aktivitäten in Verbänden
- > Behördengespräche

Intern:

- > Betriebsversammlungen
- > Führungskräftekonferenz
- > Mitarbeiterzeitung „Fraport live“
- > Unternehmensinternes „Skynet“ und „Galaxynet“
- > Mitarbeiterbefragung „Fraport-Barometer“
- > Dialog mit Vorstandsmitgliedern „Vorstand gefragt“



Wesentlichkeitsmatrix

Zusätzlich zu dem internen Risiko- und Chancenmanagementsystem hilft uns die Wesentlichkeitsmatrix, 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. Wesentliche Chancen und Risiken berichten wir in unserem aktuellen Geschäftsbericht unter www.fraport.de in der Rubrik „Investor Relations“.

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 herausgearbeitet hatten. Die Matrix reflektiert das breite Nachhaltigkeitsverständnis von Fraport, das nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und gesellschaftliche beziehungsweise soziale Aspekte umfasst. 2013

haben wir die Wesentlichkeitsmatrix unter Einbezug des Vorstands und der Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter sowie von Vertretern unserer wichtigsten Stakeholder aktualisiert. Diese Matrix wurde 2014 auf Aktualität geprüft und in ihrer Gültigkeit bestätigt.

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements

Das Thema Nachhaltigkeit ist seit dem 1. Oktober 2012 im Zentralbereich „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ repräsentiert und dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet. Der Bereich führt die strategisch wichtigen Nachhaltigkeitsthemen zusammen und initiiert gegebenenfalls deren Weiterentwicklung. Darüber hinaus obliegen ihm unter anderem das Umweltmanagement sowie die Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix und des Nachhaltigkeitsprogramms. Seit 2014 werden entscheidungsrelevante Nachhaltigkeitsthemen unter Einbezug der zuständigen Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter vom Vorstand entschieden. Um in der Erstellung der Berichte Synergien zu heben

und Prozesse effizienter zu gestalten, wurde die Nachhaltigkeitsberichterstattung zum 1. September 2014 mit der Finanzberichterstattung konsolidiert und erfolgt bereits für 2014 im Bereich „Finanzen & Investor Relations“. Hierzu zählt auch die Betreuung von Rankings und Assessments.

Einbindung internationaler Standorte

An den internationalen Standorten decken bislang die jeweiligen Umweltmanagement- und Human-Resources-Abteilungen wesentliche Nachhaltigkeitsthemen ab. Mit der sukzessiven Einführung eines konzernweit geltenden Verhaltenskodexes wird der Konzernverantwortung unter Berücksichtigung landes- und unternehmensspezifischer Erfordernisse stärker Rechnung getragen.

Nachhaltigkeitsprogramm

Zu strategisch wichtigen Nachhaltigkeitsthemen setzt sich Fraport im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms konkrete Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Erstmals wurde ein entsprechendes Programm 2010 entwickelt. Es ist analog den Handlungsfeldern der Wesentlichkeitsmatrix strukturiert. Die Inhalte werden jedes Jahr überprüft und weitergeschrieben, so auch 2014. Sukzessive werden zudem Programmpunkte für die Tochtergesellschaften aufgenommen. Das komplette Programm finden Sie auf den folgenden Seiten.

Nachhaltigkeitsprogramm 2014

Ziel des Fraport Nachhaltigkeitsprogramms 2014 ist es,
die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns abzubilden.

Handlungsfelder

Kunden

Sicherheit im Luftverkehr
Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Beschäftigte

Beschäftigungsentwicklung
Attraktivität als Arbeitgeber
Vielfalt und Chancengleichheit

Schallschutz

Schallschutz

Umwelt

Klima- und Umweltschutz

Gesellschaft

Wertschöpfung und Engagement in der Region

Eigentümer

Compliance und Governance
Wertschaffung
Beschaffung

Sicherheit im Luftverkehr

Gewährleistung der Sicherheit durch die Abwehr terroristischer Gefahren und den Schutz von Fluggästen in der zivilen Luftfahrt sowie der betrieblichen Sicherheit auf den gesamten Flughafengeländen.

Sicherheit im Luftverkehr und auf dem Betriebsgelände hat für Fraport stets höchste Priorität, daher entfällt an dieser Stelle die Zielformulierung. Um jederzeit maximale Sicherheitsstandards zu gewährleisten, entwickeln wir unsere Prozesse kontinuierlich weiter und passen sie neuen Gegebenheiten an. Eine Herausforderung dabei ist, notwendige Sicherheitskontrollen und -maßnahmen so zu gestalten, dass Reisende und Beschäftigte in ihrem eigentlichen Vorhaben möglichst wenig belastet werden. Ziele und Maßnahmen, die der Kundenzufriedenheit dienen, finden Sie im entsprechenden Handlungsfeld.

Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Innovation und kontinuierliche Verbesserung unserer Dienstleistungen, wiedergespiegelt in einer hohen Zufriedenheit unserer Kunden. Sicherung der Hub-Funktion des Standorts Frankfurt und Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns.

Ziele: Dauerhafte Stabilisierung der Passagierzufriedenheit auf mindestens 80%, langfristige Bindung von mehr Passagieren an FRA, Verbesserung der Wettbewerbsposition des Hubs FRA

Laufzeit: 2016

Maßnahme	Status
Definition von 5 Arbeitspaketen:	Passagierzufriedenheit 2014: 80 %
1.) „Ankommen und Orientieren“: Verbesserung des Anknüpfungserlebnisses und der Orientierung	Zu 1.):
2.) „Kultur, Kunst & Atmosphäre“: Schaffung von Identität und Wiedererkennungswert durch die Realisierung verschiedener Verschönerungsprojekte der Terminal-Infrastruktur, z. B. Kunst- und Kulturprojekte	> Terminal 1: Umsetzung Beschilderung Kinderspielflächen erfolgt; > Beschilderung Handgepäckwagendepot in 2014 und 2015 vorgesehen > Terminal 2: Beschilderung Airline-Information über Eingängen in 2014 und 2015 vorgesehen
3.) „Ausstattung & Komfort“: Anpassung an internationale Standards	> Einführung 3 neuer Info-Kioske an zentralen Prozessstellen in den Terminals in 2014, Errichtung 4 neuer Info-Kioske in 2015 geplant
4.) „Relax & Sleep“: Erweiterung des Angebots an Ruhe- und Relax-Möglichkeiten	Zu 2.):
5.) „Work & Explore“: Erweiterung der Workspaces und Entertainment-Angebote	> Verschönerung der Wandflächen z. B. Terminal 1 Abflugebene
Durchführung und Weiterentwicklung der Serviceschulungen von Beschäftigten im direkten Passagierkontakt	Zu 3.): > Einführung einer kostenfreien WLAN-Nutzung

Ziel: Steigerung der Zufriedenheit der Airline-Kunden (Messinstrument: Customer Service Index)

Laufzeit: 2014

Maßnahme	Status
Umsetzung eines Maßnahmenpakets für die Luft- und Landseite sowie die Unternehmenssicherheit nach Maßgabe der Befragungsergebnisse von Airline-Vertretern	> Das Befragungsinstrument wurde 2014 überarbeitet mit dem Ziel, dieses deutlich zu straffen sowie entsprechend zu fokussieren. > Neben quantitativen werden auch qualitative Inhalte bei den Airline-Vertretern abgefragt. Aus der Befragung werden Maßnahmen zur Umsetzung abgeleitet.

Ziel: Steigerung der Zufriedenheit der Frachtkunden mit Infrastrukturangeboten und effizienten Prozessen in der CargoCity Frankfurt

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Regelkommunikation und Zusammenarbeit mit Kunden, Prozessbeteiligten und Behörden Implementierung von prozessunterstützenden intelligenten IT-Systemen zur Reduzierung von Staus und Wartezeiten sowie der Vermeidung von unnötigen Verkehren in der CargoCity Frankfurt Schaffung zusätzlicher Infrastrukturangebote und Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> > Verein „Air Cargo Community Frankfurt“ wurde gegründet und hat seine Geschäftstätigkeit aufgenommen. Die Akquise zusätzlicher Partner läuft. Arbeitsgruppen zur Optimierung der Standortqualität sind eingerichtet. > Regelkommunikation mit wesentlichen Behörden wurde aufgenommen, eine weitere Intensivierung der Zusammenarbeit ist geplant. > IT-Kommunikationssystem zur Verbesserung der Abläufe wurde eingeführt und in den Regelbetrieb übernommen. Zusätzliche Add-ons des Systems für den Standort Frankfurt sind in Ausarbeitung. > 70 Parkplätze gehen Ende 2014 in Betrieb. Weitere Stellplätze sind in Planung.

Ziel: Verbesserung der intermodalen Dienstleistungen und Services für Passagiere zur Steigerung des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln An- und Abreisenden an den Originärpassagieren

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Anbindung der Gepäckförderanlage an die Check-in-Schalter im AIRail Terminal	> Planung bei Fraport abgeschlossen
Ausweitung ICE Rail & Fly und Code-Share-Verbindungen in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und Airlines	> Air China hat in 2013 ein Code-Share-Abkommen mit der Deutschen Bahn für die Strecken Köln, Düsseldorf und Hannover abgeschlossen. Es wird seit Januar 2014 vermarktet und von chinesischen Passagieren genutzt.

Ziel: Wachstum des Originärmarkts durch Vergrößerung des Einzugsgebiets für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Förderung des Angebots von Linien-Fernbusverbindungen aus deutschen Regionen, die nicht optimal mit dem Fernzugnetz der Deutschen Bahn zum Flughafen Frankfurt verbunden sind	> Planung für einen zentralen Fernbusbahnhof am Parkplatz in der Nähe vom Terminal 1 (P 36) abgeschlossen.

Ziel: Verbesserung des intermodalen Angebots für Flughafenbeschäftigte

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Prüfung der Verbesserung des Schienen- und Busangebots, insbesondere in den Nachtrandzeiten für Schichtbeschäftigte	> Früh-ICE aus Hamburg/Köln (Ankunft FRA 4:35 Uhr) durch die Deutsche Bahn wird planmäßig weiter eingesetzt; die Erwartungen der Bahn bezüglich der Passagiernachfrage sind erfüllt. Der RMV plant bei den zum Flughafen führenden S-Bahnen einen 24-Stunden-Betrieb einzuführen, um damit insbesondere den Berufspendlern ein noch besseres Angebot machen zu können.

Ziel: Ausbau der Wettbewerbsposition des Intermodalknotenpunkts am Flughafen Frankfurt im Schienen-Personen-Fernverkehr

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Initiativen mit wichtigen Kooperationspartnern zur Erweiterung der Einbindung des Flughafens in die Bundesverkehrswegplanung	> Die Fraport-Muttergesellschaft hat im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland die Studie „Verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen der Intermodalität“ mitfinanziert. Die Studie wurde 2012 abgeschlossen.

Beschäftigungsentwicklung

Sicherung von Arbeitsplätzen im Unternehmen sowie Förderung der Beschäftigten, um deren körperliche und geistige Leistungsfähigkeit aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu verbessern durch geeignete Maßnahmen in der Aus- und Weiterbildung sowie in den Bereichen Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement.

Ziel: Kontinuierliche Reduktion der Unfallereignisse (Gesamtunfälle) und der unfallbedingten Ausfalltage

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Verbesserung der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes	> Überprüfung und Vervollständigung der unternehmensweiten Gefährdungsbeurteilungen
Gefährdungsbeurteilungen	> Durchführung einer Schnittstellenkontrolle > Fortführung in 2015
Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich	> Ermittlung von Belastungen mit Hilfe eines Belastungskatasters > Ableitung von Maßnahmen > Einsatz innovativer belastungsreduzierender Technologien im Bereich Bodenverkehrsdienste
Neukonzeption des Schulungskonzepts zum Thema Arbeitssicherheit für Führungskräfte und Beschäftigte der administrativen Bereiche	> Zusätzlich zum bestehenden umfangreichen Schulungsangebot wurde 2013 mit der Durchführung von Auffrischungsschulungen für Führungskräfte (Pflichtenübertragung) begonnen. > Erarbeitung eines E-Learning-Moduls für Beschäftigte der administrativen Bereiche. Die Einführung ist für Anfang 2015 geplant.

Ziel: Mittelfristige Stabilisierung und langfristige Steigerung der Anwesenheitsquote

Laufzeit: 2015/2020

Maßnahme	Status
Entwicklung und Umsetzung arbeitsorganisatorischer sowie gesundheitsfördernder Maßnahmen zur Prävention arbeitsbedingter psychischer Erkrankungen	> Erfassung psychischer Belastungen bei den Bodenverkehrsdiensten und den Luftsicherheitskontrollen > Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen 2013 begonnen und 2014 in Gruppendiskussionen mit den Beschäftigten fortgesetzt
Verbesserung der stufenweisen Wiedereingliederung insbesondere von Beschäftigten mit Langzeiterkrankungen	> Entwicklung von Maßnahmen zur verbesserten Wiedereingliederung von Langzeiterkrankten erfolgt; Schulungsmaßnahmen konzipiert und durchgeführt; Fortführung in 2015
Durchführung von Gesundheits-Workshops, Gesundheitszirkeln und Informationsveranstaltungen	> In verschiedenen Bereichen wurden im Jahr 2014 Belastungen und deren Ursachen identifiziert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet und umgesetzt. Fortsetzung in 2015
Umsetzung „Gesamtkonzept Firmenfitness“	> Ausweitung des Fitnessangebots am Standort Frankfurt um eine mobile Trainingskomponente, das „Fitnessmobil“, mit speziellen Trainingsmöglichkeiten für die Rumpf- und Rückenmuskulatur der Mitarbeiter des Vorfeldbereichs. > 2013: Einführung eines Zuschusses zu Fitnesstrainings am Wohnort, Fortsetzung in 2014 und 2015 > 2014: Start des Programms „FRAzubi-Fit“, das Seminare und den Azubi-Sporttag umfasst; zusätzlich besteht die Möglichkeit, Punkte durch die Teilnahme an Sport- und Gesundheitsangeboten zu sammeln, die in einen Einkaufsgutschein umgewandelt werden.
Einführung einer betrieblichen Krankenversicherung	> Prüfung der Einführung einer betrieblichen Krankenversicherung für Beschäftigte der Fraport AG und deren Familienangehörige. Einführung ab Mitte 2015 geplant.

Ziel: Garantie von jährlich mindestens 110 Ausbildungsplätzen

Laufzeit: 2018

Maßnahme	Status
Differenziertes Ausbildungsangebot für Absolventen aller Schulformen mit einjähriger Übernahmegarantie nach Abschluss	<ul style="list-style-type: none"> > 2014: 107 Plätze besetzt > 2015: mindestens 110 Plätze werden angeboten

Ziel: Integration lernbeeinträchtigter Jugendlicher und junger Erwachsener, Übernahme in Ausbildung von 75 % der Teilnehmer

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Fortsetzung des Berufsvorbereitungsprogramms „Startklar“, Ausweitung der Konzernberufsausbildung auf acht Tochtergesellschaften (ab Ausbildungsbeginn 2015)	<ul style="list-style-type: none"> > Fortsetzung im November 2013 mit weiteren 12 Plätzen > Ausweitung auf bis zu 17 Plätze im Frühjahr 2014 > Alle Absolventen des Programms 2013/14 wurden in Ausbildung übernommen > Entfristung des Berufsvorbereitungsprogramms vom Vorstand im Juni 2014 beschlossen

Ziel: Bedarfsgerechte Ausbildung mit Weiterbeschäftigungsquote von 70% im zweiten Jahr nach Abschluss der Ausbildung

Laufzeit: 2018

Maßnahme	Status
Am zukünftigen Personalbedarf orientiertes Ausbildungskonzept, jährliche konzernweite Bedarfserhebung	> Weiterbeschäftigungsquote 2011–2014: 81,2%

Ziel: Fach- und Führungskräfteförderung im Konzern mit einer internen Abdeckung des Nachbesetzungsbedarfs der Ebenen 1–4 von 75%

Laufzeit: fortlaufend

Maßnahme	Status
Weiterentwicklung der strategischen Nachfolgeplanung	> 2012 verabschiedet, jährliche Durchführung
Entwicklung und Etablierung der Konzepte „Fachkarrieren“	> Für 2015 sukzessive Implementierung in der Fraport-Muttergesellschaft geplant

Attraktivität als Arbeitgeber

Schaffung guter Arbeitsbedingungen und Entwicklungschancen zur Gewinnung und Bindung von engagiertem und qualifiziertem Personal.

Ziel: Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit gemessen im Rahmen des Konzern-Barometers von 3,06 auf besser als 3,0 (Schulnotensystem)

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
	<ul style="list-style-type: none"> > Mitarbeiterzufriedenheit Fraport-Konzern 2014: 2,89 > Mitarbeiterzufriedenheit Fraport-Muttergesellschaft 2014: 3,14
Schrittweiser Ausbau der leistungsorientierten Gehaltskomponenten	<ul style="list-style-type: none"> > Den Tarifbeschäftigten wurden im Jahr 2014 7,55 Mio € ausgeschüttet (zirka 27% mehr als im Vorjahr). > Außertariflich Beschäftigte erhielten 2014 leistungsbezogene Zulagen in Höhe von insgesamt 2,96 Mio € (2013: 2,90 Mio €).
Angebot von Krippen- und Kindergartenplätzen für Kinder von Fraport-Beschäftigten	<ul style="list-style-type: none"> > Bedarfsorientierte Planung bei der Vergabe von Krippen- und Kindergartenplätzen

Ziel: Mitarbeiterkapitalbeteiligung

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Erhöhung Anteil der Mitarbeiteraktien	<ul style="list-style-type: none"> > Programm in der Entwicklung
Unterstützung der Initiative zur Gründung eines Mitarbeiteraktienvereins	<ul style="list-style-type: none"> > Unterstützungskonzept wird erstellt

Vielfalt und Chancengleichheit

Gewährleistung gleicher Beschäftigungs- und Aufstiegschancen ohne Bevorzugung oder Benachteiligung in Bezug auf persönliche Merkmale, wie Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Nationalität, Alter, Religion, Weltanschauung, Behinderung oder sexuelle Orientierung.

Ziel: Steigerung des Anteils von Frauen in Führungspositionen auf 25–35% innerhalb der Fraport-Muttergesellschaft

Laufzeit: 2018

Maßnahme	Status
Erhöhung der Teilzeitquote von Frauen und Männern in Führungspositionen	> Anteil Führungskräfte in reduzierter Vollzeit 2014: 5,7%
Weiterentwicklung unterstützender Kennzahlen	Frauenanteil in Führungspositionen wurde als KPI bestimmt. Ab 2014 zusätzlich Erhebung unterstützender Kennzahlen wie: <ul style="list-style-type: none"> > Anteil Frauen <ul style="list-style-type: none"> • bei Neueinstellungen • in Potenzial-Assessment-Centern > Zufriedenheit der weiblichen Mitarbeiter (gemessen über das Fraport-Barometer)
Analyse der Gehaltsentwicklung von Frauen	> Regelmäßiges Review auf Basis der Strukturdaten von Logib-D. Basis hierfür sind die Ergebnisse, die gemeinsam mit dem Institut der deutschen Wirtschaft, im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Anfang 2014 ermittelt wurden.
Entwicklung spezifischer Trainings und Schulungen für Frauen	> Ausrichtung zielgruppenadäquater Seminare und Einzel-Coachings für Frauen in Führung bzw. mit Führungspotenzial

Ziel: Förderung von Fach- und Führungskräften mit Migrationshintergrund im Konzern

Laufzeit: 2020

Maßnahme	Status
Entwicklung und Implementierung eines Konzepts für Fach- und Führungskräfte im Konzern	> In Erarbeitung

Schallschutz

Verbesserung der Lärmsituation in benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen.

Ziel: Unterschreitung der Anzahl Fluglärm-betroffener im Vergleich zum Planfall des Kapazitätsausbaus mit 701.000 Flugbewegungen (Nachtschutzzone = 183.026 Bewohner, Tagschutzzone 1 = 28.980 Bewohner)

Laufzeit: Bis zur Vollausslastung der Kapazitäten

Maßnahme	Status
Weiterentwicklung gezielter Bahn- und Routennutzung für Landungen (Dedicated Runway Operations, DROps) zur Schaffung von Lärmpausen	<ul style="list-style-type: none"> > Ursprüngliches DROps-Konzept erfolgreich erprobt > Maßnahme mit Einführung von Nachtflugverbot eingeschränkt > Neues Konzept „DROps Early Morning“ seit 28.6.2013 in Regelbetrieb: Nutzungswechsel bleibt, Anwendung jedoch auf erste Betriebsstunde beschränkt > Bei Betriebsrichtung 25 wird an DROps-Tagen zu 99% die Startbahn 25 für Abflüge genutzt und damit das DROps-Konzept umgesetzt.
Übernahme der Anhebung des Anfluggleitwinkels auf 3,2 Grad mit ILS (Instrumentenlandesystem) auf der neuen Landebahn Nordwest in den Regelbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> > Probebetrieb seit 18.10.2012 > Monitoring-Programm durch DLR durchgeführt; Lärmreduktionen im Maximalpegel an den Monitoring-Messstellen von 0,5 bis 1,2 db(A) > Übernahme in den Regelbetrieb durch Fluglärmkommission empfohlen
Einführung eines Systems für satellitengestützte Präzisionsanflugverfahren (GBAS)	<ul style="list-style-type: none"> > Kooperationsvertrag mit DFS zur Einrichtung der Anlage geschlossen, Spatenstich am 17.10.2013 für Bodenstation, Inbetriebnahme am 3.9.2014. Mittelfristig erlaubt GBAS den Anfluggleitwinkel auf allen Landebahnen von derzeit 3,0 auf 3,2 Grad anzuheben, was bislang auf der Landebahn Nordwest möglich ist. Langfristig soll das neue Landesystem auch segmentierte Anflüge ermöglichen – mit dem Ziel einer weiteren Lärmentlastung in der Region.
Entwicklung GBAS-basierter lärmindernder Anflugverfahren	<ul style="list-style-type: none"> > In Entwicklung

Ziel: Verbesserung der Lärmsituation der betroffenen Bevölkerung

Laufzeit: 2020

Maßnahme	Status
Angebot zum Ankauf von Wohnimmobilien im Rahmen des Programms Casa2 in den Übergangszonen I + II	<ul style="list-style-type: none"> > Eigentümer von Immobilien, die in der CASA-Anspruchszone liegen, hatten bis spätestens 31.10.2014 die Möglichkeit, einen Antrag für einen Ankauf beziehungsweise eine Ausgleichszahlung zu stellen. Bisher sind im Rahmen des CASA-Programms 250 Wohnobjekte angekauft und 266 Ausgleichszahlungen realisiert worden. Das Maßnahmenvolumen im Casa-Programm beträgt insgesamt über 100 Mio €. > Die Leerstandsquote der Wohnobjekte liegt unter 10% bei ortsüblicher Miete.
Bereitstellung von Mitteln zum passiven Schallschutz für private Haushalte und schutzwürdige öffentliche Einrichtungen im Rahmen des Regionalfonds	<ul style="list-style-type: none"> > Festsetzung der Förderrichtlinie durch das Land Hessen am 31.12.2012 erfolgt. Mittel stehen zur Verfügung. Bürger durch Pressemitteilung informiert. 23 schutzwürdige Einrichtungen können davon profitieren.
Fortführung des Dialogs mit Stakeholdern aus der Region im „Forum Flughafen und Region“ zur Entwicklung weiterer Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> > Gemeinsames Monitoring und Herbeiführung des positiven Votums in den Regelbetrieb bei den Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • die Anhebung des Anfluggleitwinkels von 3,0 auf 3,2 Grad für die Nordwestlandebahn (im abhängigen und im unabhängigen Betrieb) • die Anhebung der Gegenanflüge um 1.000 Fuß • die Verlagerung der Eindrehbereiche im Raum Mainz und Offenbach (= Anhebung der Mindestüberflughöhen in diesem Bereich) • die Anhebung der Flughöhen im Rahmen einer ILS-Verlängerung von 4.000 auf 5.000 Fuß im abhängigen Betrieb (seit 2013) > Fortführung des Forschungsprojekts „steeper approach“ sowie der Entwicklung von Flugverfahren für GBAS
Unterstützung der Lärmwirkungsstudie des Umwelt- und Nachbarschaftshauses	<ul style="list-style-type: none"> > Modul 3 der NORAH-Studie („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“, zu Deutsch etwa Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Wahrnehmung und Gesundheit) ist abgeschlossen, die Ergebnisse wurden im November 2014 vorgestellt. In Modul 3 wird als Schwerpunkt die Leseleistung von Grundschulkindern der zweiten Klasse untersucht, im Hinblick auf die jeweilige Fluglärmbelastung. Die weiteren Module befinden sich in der Erhebungs- bzw. Auswertungsphase.

Klima- und Umweltschutz

Monitoring und Minderung des Ausstoßes klimarelevanter Gase (CO₂) sowie von Luftschadstoffen durch den Betrieb der Flughäfen. Schonender Umgang mit den natürlichen Ressourcen sowie Erhalt und Förderung der Biodiversität auf dem Flughafengelände.

Ziele: Reduzierung CO₂-Emissionen je Verkehrseinheit (VE: ein Passagier beziehungsweise 100 kg Fracht) um 30%, von 3,7 kg/VE im Jahr 2005 auf 2,6 kg/VE im Jahr 2020 (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protokoll, Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2020 auf 238.000 t trotz des Flughafenausbaus (Fraport-Muttergesellschaft, Scopes 1 und 2 GHG-Protokoll, Basis 2005)

Laufzeit: 2020

Maßnahme	Status
Einsatz alternativer Antriebstechnologien > Palettenhubfahrzeuge 20 % > Gepäckschlepper (serieller Hybrid) 20 % > Förderbänder 100 % > Pkw	Die sukzessive Umsetzung ist bis 2015 geplant. Bisher im Einsatz: > 8 elektrische Palettenhubwagen (ca. 9 Prozentpunkte von geplanten 20 %) > 6 serielle Hybrid-Gepäckschlepper (ca. 3 Prozentpunkte von geplanten 20 %) > 91 elektrische Förderbandwagen (ca. 88 Prozentpunkte von geplanten 100 %) > 12 Elektro-Pkw > 9 Plug-In-Hybridfahrzeuge > 2 Elektrokleinbusse > 1 elektrische Passagiertreppe > bis zu 15 Fraport-spezifische Ladestationen für Pkw geplant, davon sind 2 Stationen bereits in Betrieb
Energetische Optimierung von Bestandsgebäuden der Fraport-Muttergesellschaft	> Sanierung der Lüftungszentralen im Terminal 1: Gesamtpotenzial ca. 5.500 t CO ₂ *, realisiertes Potenzial ca. 3.900 t CO ₂ , in Umsetzung weitere ca. 1.600 t CO ₂ . > Energetische Optimierung in Service- und Verwaltungsgebäuden, Gesamteinsparpotenzial ca. 4.000 t CO ₂ , in Umsetzung ca. 740 t CO ₂ , realisiert ca. 915 t CO ₂ .
Einsatz von LED-Lampen	> Terminal 1, in der Zufahrt des Ankunftsbereichs: In Planung > Terminal 2, Hallenbeleuchtung Übergangshalle Parken, 500 m langer Passagiergang: In Planung (Einsparung voraussichtlich 1.400 t CO ₂ pro Jahr) > Bei der Vorfeldbeleuchtung auf 7 Positionen realisiert > In Parkhäusern abgeschlossen
Umsetzung energetischer Maßnahmen in der Gepäckförderanlage (erwartete Einsparung: 2.000 t CO ₂ -Emissionen)	> Reduzierung der Antriebsleistung in Frühgepäckspeichern, Verteilern, Zubringern > Verringerung der Gleitreibung durch Austausch von Gurten > Modifikation der Steuerungen zur verbesserten Abschaltung der GFA in Schwachlastzeiten > Detailplanung der o. g. Maßnahmen; Realisierung beginnt ab Dezember 2014; Abschluss der Maßnahmen voraussichtlich Ende 2018
Energieoptimierte Planung des Terminals 3 (bis 2022)	> In Planung > Baugenehmigung erfüllt

* Reduktion des Potenzials durch Verschiebung der Fertigstellungstermine mehrerer Anlagen auf die Zeit nach 2020 sowie eine Neubewertung der erwarteten Einsparpotenziale bei noch nicht fertiggestellten Anlagen.

Ziel: Reduktion der CO₂-Emissionen (Scope 2 GHG-Protokoll) im Jahr 2015 von 2.800 t auf 2.200 t (Basis Jahr 2013)

Laufzeit: 2014

Maßnahme	Status
Ausstattung der Frachtumschlagshalle mit LED-Beleuchtung (Fraport Cargo Services)	> Umstellung der Hallenbeleuchtung auf LED-Beleuchtung wurde am 30.9.2014 abgeschlossen.

Ziel: Emissionsfaktor um 15% unter dem Bundesdurchschnitt halten (Energy Air)

Laufzeit: 2014/2020

Maßnahme	Status
Steuerung des Einkaufsportfolios Strom, ggf. Optimierung	> Aufgrund der bundesweiten Verschlechterung des Energiemixes in Deutschland – als Ergebnis des verstärkten Kohleeinsatzes – ist das Ziel nicht erreicht.
Einkauf von regenerativem Strom im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten optimieren von 24,1% auf 30%	> Der Einkauf von regenerativem Strom wird weiter verfolgt.

Luftqualität**Ziele: Erfassung und Dokumentation der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens, mittelfristige Bewertung von Maßnahmen zur Emissionsminderung**

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Methodenentwicklung zur Berechnung von Luftschadstoffemissionen durch > Infrastruktur > Flugzeugabfertigung > spätere Ausdehnung auf landseitigen Verkehr optional	> In der Konzeptphase: Bestandsaufnahme und Ergänzung vorhandener Betriebsdaten zur Infrastruktur, Recherche aktueller Emissionsfaktoren, Erprobung von methodischen Ansätzen. > Vorläufige Teilergebnisse für Heizöl- und Erdgasfeuerung liegen vor, Konsolidierung der Ergebnisse für Infrastruktur erfolgte bis Ende 2014. Vorläufige Ergebnisse für Abfertigung bis Mitte 2015.

Ziel: Reduktion der Luftschadstoffemissionen und -immissionen aus dem Betrieb des Flughafens

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Einführung elektrisch angetriebener Bodenabfertigungsgeräte	> (siehe Klima- und Umweltschutz, Maßnahme „Einsatz alternativer Antriebstechnologien“)

Natur- und Ressourcenschutz

Ziel: Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs durch höhere Brauchwassernutzung im Terminal 1 (auf 38% an der Gesamtmenge bis 2016) und im Südbereich* (50% bis 2020)

Laufzeit: 2016/2020

Maßnahme	Status
Ausbau Brauchwassernutzung im Terminal 1 und im Südbereich*	<ul style="list-style-type: none"> > Im Terminal 1: 70% der WC-Anlagen (238) im Terminal 1 sind inzwischen mit Brauchwasser versorgt. > Im Südbereich: Brauchwassernutzung für neue Luftfrachthallen in der CargoCity Süd in geeignetem Umfang vorgesehen (in Planung). Vorgesehene Inbetriebnahme der ersten Luftfrachthalle im Jahr 2015. Weitere Inbetriebnahmen folgen voraussichtlich 2017.

* Hiermit ist die Fläche südlich der Start- und Landebahn 07R/25L gemeint. Dort befinden sich die CargoCity Süd, der Entwicklungsbereich Süd u. a. für das künftige Terminal 3 sowie Maintenance-Einrichtungen z. B. der Lufthansa.

Ziel: Verbesserung der Strukturvielfalt auf bis zu 250 ha

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Einführung einer zweijährigen Mahd und/oder einer Streifenmahd der Trockenrasengesellschaften im südlichen Parallelbahnsystem und der Startbahn 18 West	> In Planung

Ziel: Sicherung der nachhaltigen Bewirtschaftung von Waldbeständen auf der Eigentumsfläche der Fraport-Muttergesellschaft

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Zertifizierung der Fraport-Waldbestände	> In Planung

Ziel: Senkung des Enteisungsmittelverbrauchs (N*ICE Aircraft Services & Support GmbH)

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Erhöhung der Remote-Enteisungen mittels eines neuen Remote-De-Icing-Pads	<ul style="list-style-type: none"> > Die betriebliche Nutzbarkeit wird durch eine Simulation geprüft. > Ein Fahrzeug konnte aufgrund des milden Winters 2013/2014 nicht getestet werden, deshalb wird ein erneuter Test im Winter 2014/2015 angestrebt.
Erprobung des Forced-Air-Enteisungsverfahrens	

Ziel: Senkung des Papierverbrauchs (N*ICE Aircraft Services & Support GmbH)

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Umstellung auf papierlose Work-Order und elektronische Rechnungsstellung	> Die Umstellung ist erfolgt, seitens der Airlines ist eine stetig steigende Akzeptanz zu erkennen.

Wertschöpfung und Engagement in der Region

Positiver Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Gemeinnütziges Engagement in der Flughafennachbarschaft und Dialog mit unseren Stakeholdern.

Ziel: Förderung von Projekten zur Unterstützung der gesellschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in den Bereichen Sport, Kultur und Bildung mit einem Fokus auf Jugendarbeit, Integration und Ehrenamt

Laufzeit: fortlaufend

Maßnahme	Status
2014 wurden 1.660 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch die Fraport AG unterstützt.	> siehe Kapitel „Gesellschaft“

Ziel: Förderung von Projekten mit Umweltbezug in der Region Rhein-Main, insbesondere mit den Schwerpunkten Biodiversität, Klimaschutz und Umweltbildung

Laufzeit: 2016

Maßnahme	Status
2014 wurden 56 Einzelmaßnahmen in der Region finanziell durch den Umweltfonds der Fraport AG unterstützt.	> siehe Kapitel „Gesellschaft“

Ziel: Verbesserung des regionalen Ausbildungsplatzangebots

Laufzeit: 2020

Maßnahme	Status
2014 wurden 41 Projekte in der Region finanziell durch die Stiftung Pro Region der Fraport AG unterstützt.	> siehe Kapitel „Gesellschaft“

Ziel: Förderung von wissenschaftlichen Arbeiten zu den Themen Luftverkehr, Logistik und Mobilität

Laufzeit: 2020

Maßnahme	Status
Die „Erich-Becker-Stiftung – Eine Stiftung der Fraport AG zur Förderung von Wissenschaft und Forschung“ unterstützt wissenschaftliche Arbeiten auf dem Gebiet Luftverkehr, einschließlich Mobilität und Logistik, durch die Vergabe von Stipendien und die Aussetzung von Preisen für besondere wissenschaftliche Leistungen.	> 2014 wurden 20 wissenschaftliche Arbeiten und Projekte durch die Erich-Becker-Stiftung der Fraport AG unterstützt.

Governance und Compliance

Einhaltung von Gesetzen und konzerninternen Regeln. Grundsätze für Unternehmensleitung und Aufsichtsrat zur Sicherstellung guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Ziel: Konzernweite Umsetzung der Konzern-Compliance-Managementsystem (CMS)-Richtlinie

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Dokumentation der Beschlussfassung durch Geschäftsführung und Gesellschaftervertreter. Überprüfung der inhaltlichen Umsetzung der Konzern-CMS-Richtlinie	<ul style="list-style-type: none"> > 2015: inhaltliche Umsetzung und Kommunikation u. a. des Verhaltenskodexes für Beschäftigte und für Lieferanten, Einführung eines Hinweisgebersystems, Berichtspflichten, Schulungen.
Durchführung einer Compliance-Risikoanalyse (CRA)	<ul style="list-style-type: none"> > Durchführung der CRA und Ableitung geeigneter Maßnahmen nach Gap-Analyse
Einbindung zumindest der deutschen Konzerntöchter in das E-Learning-Programm	<ul style="list-style-type: none"> > Angebot und Ausrollung von E-Learning-Programmen zur Compliance bei geeigneten Tochtergesellschaften über die Bereiche „Personalerserviceleistungen“ sowie „Compliance-, Werte- und Risikomanagement“ zur Unterstützung der Schulungsmaßnahmen

Ziel: Konzernweite Beachtung des Fraport-Verhaltenskodexes durch die Beschäftigten sicherstellen, Kommunikation zur wertebasierten Compliance und weitere Schulungen

Laufzeit: 2014

Maßnahme	Status
Sensibilisierung und Schulung der Fraport-Mitarbeiter durch E-Learning und Präsenzveranstaltungen; sukzessive Einführung des Verhaltenskodexes im gesamten Konzern	<ul style="list-style-type: none"> > E-Learning-Kurs „Verhaltenskodex“ wurde im August 2013 allen Beschäftigten mit „my Sky“-Zugang in ihr persönliches Qualifizierungsprogramm zugeordnet (Stand Ende Dezember 2014: 90 % der Lernverpflichteten haben den Kurs bearbeitet). > Zwei E-Learning-Kurse ab Mai 2014 zum Umgang mit Geschenken und Einladungen (Stand Ende Dezember 2014: 81 % der Lernverpflichteten haben die Kurse bearbeitet) > Präsenzveranstaltung für Leitende der Fraport AG im November 2014 > 9 Präsenzs Schulungen in 2014 zur wertebasierten Compliance und zum Verhaltenskodex. > 9 Präsenzs Schulungen zum Wertpapierhandelsgesetz (Insider-Schulung)
Entwicklung und Kommunikation eines Regelwerks zur praktischen Umsetzung des neuen Kodexes	<ul style="list-style-type: none"> > In 2013: Erarbeitung einer Implementierungsstrategie, Ausrollung in den Beteiligungen bis 2014 abgeschlossen > Sachstand Dezember 2014: Bei 20 Beteiligungsgesellschaften wurde der Kodex eingeführt und intern kommuniziert. Bei den 2 Beteiligungen Northern Capital Gateway (in 2015) und Air Transport IT (Mai 2015) ist die Einführung terminiert.

Ziel: Verankerung von Nachhaltigkeit in den Unternehmens-Prozessen

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Steigerung der Komplementarität von Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung; Entwicklung gemeinsamer Leistungskennzahlen	<ul style="list-style-type: none"> > Konsolidierung der Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in Arbeit
Besprechung von entscheidungsrelevanten Nachhaltigkeitsthemen unter Einbezug der zuständigen Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter im Rahmen von Vorstandssitzungen	<ul style="list-style-type: none"> > Siehe „Grundlagen des Konzerns“, S. 14

Wertschaffung

Steigerung des Unternehmenswerts in allen Geschäftsfeldern, langfristige Sicherung und Steigerung von Rentabilität und finanzwirtschaftlichem Gleichgewicht.

Ziele: Nachfragegerechter Ausbau von Terminalkapazitäten auf mindestens 64 Mio Passagiere pro Jahr, nachfragegerechter Ausbau von Vorfeldpositionen

Laufzeit: bis 2022

Maßnahme	Status
Modulare Realisierung Terminal 3 inklusive der notwendigen Vorfelder und Taxiways	<ul style="list-style-type: none"> > Die Baugenehmigung für den ersten Bauabschnitt des neuen Terminals 3 wurde am 12.8.2014 von der Stadt Frankfurt erteilt. Die weitere Planung und Bauvorbereitung ist im Gange. > Zusätzliche Vorfeldpositionen wurden 2014 in Betrieb genommen. Eine sukzessive Erweiterung folgt.

Ziel: Erhöhung des Netto-Retail-Erlöses auf mindestens 4€ pro Passagier

Laufzeit: bis 2019

Maßnahme	Status
Optimierung bestehender Mietflächen und Konzepte, qualitatives Wachstum im Bestand; Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Monitoring und aktive Steuerung Mieter sowie Optimierung Marktplatzbranchenmix	<ul style="list-style-type: none"> > Netto-Retail-Erlös pro Passagier 2014: 3,43€

Ziel: Sicherung und Ausbau des Anteils des externen Geschäfts am Konzernergebnis

Laufzeit: 2020

Maßnahme	Status
Erfolgreiche Akquisition von Flughäfen bzw. Flughafengesellschaften	<ul style="list-style-type: none"> > Erwerb von 75,5% der Anteile an der Gesellschaft „Aerodrom Ljubljana, d.d.“; im Rahmen der Privatisierung wird ein vollständiger Erwerb der Gesellschaft beabsichtigt und den verbleibenden Aktionären gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ein Übernahmeangebot unterbreitet. > Übernahme von 100% der Anteile an der US-amerikanischen AMU Holdings Inc., die alleinige Eigentümerin der Airmall USA Holdings Inc. (Airmall-Gruppe) ist. > Abschluss Consulting-Vertrag (Masterplan Flughafen in Afrika) > Erfüllung Consulting-Vertrag (ORAT Sao Paulo) > Erbringung von Consulting-Leistungen im Rahmen von Akquiseprojekten (zum Beispiel Airmall) und an Tochtergesellschaften (zum Beispiel Antalya)
Weiterentwicklung der bestehenden Beteiligungen	
Abschluss weiterer Consulting-Verträge	

Ziel: Steigerung der Frachterlöse

Laufzeit: 2015

Maßnahme	Status
Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Vertriebs	<ul style="list-style-type: none"> > Neustrukturierung der Vertriebsorganisationen in den relevanten Bereichen vorgenommen > Einführung neuer Kommunikationsmedien (Newsletter) für den Frachtstandort erfolgt. Über Vereinsaktivitäten werden Kommunikation und Zusammenarbeit weiter optimiert. > Gezielte Ansprache von speziellen Kundengruppen, zum Beispiel Organisation eines Pharma-Roundtables und Kontaktaufbau zu Perishables-Versendern.
Kommunikation und Zusammenarbeit mit Prozessbeteiligten	

Ziel: Anpassung der Flughafenentgelte zur Refinanzierung der Infrastruktur

Laufzeit: bis 2015

Maßnahme	Status
Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge und von Verträgen mit Airlines und Airline-Verbänden	> Entgelte für 2014 wurden um 2,9% erhöht; für 2015 marktgerechte Entwicklung sichergestellt

Beschaffung

Planung, Umsetzung und Überwachung der notwendigen Instrumente und Abläufe zur Durchsetzung von Nachhaltigkeitsstandards bei Lieferanten.

Ziel: Einführung des Fraport-Lieferantenkodexes

Laufzeit: 2012–2014

Maßnahme	Status
Veröffentlichung und Kommunikation des Lieferantenkodexes	> Erfolgt im Februar 2013
Konzernweite Implementierung im Lieferantenmanagement	> Implementierung im Zuge der Ausrollung des Verhaltenskodexes für Mitarbeiter; Einführung bei 20 Beteiligungsgesellschaften erfolgt.
Prüfung relevanter Lieferanten auf die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes	> Lieferanten von Produktgruppen und aus Ländern mit einem erhöhten Risiko werden gesondert geprüft.
Unterstützung von branchenübergreifenden Initiativen sowie Mitarbeit in diesen zur Umsetzung von Standards	> Die Fraport AG engagiert sich unter anderem bei Transparency International Deutsches Chapter e. V. und dem UN Global Compact.

Nachhaltigkeit: unsere Handlungsrichtlinie für die Zukunft

Nachhaltigkeit heißt für uns 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.

Ausführliche Informationen und Kennzahlen finden Sie in unserem GRI-Bericht unter www.fraport.de/nachhaltigkeit.



Verkehrsentwicklung



Standort Frankfurt

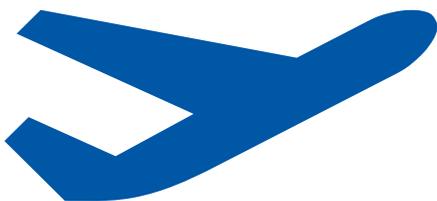
Trotz einer Vielzahl streikbedingter Flugannullierungen entwickelte sich der Passagierverkehr im Geschäftsjahr 2014 positiv und erreichte mit fast 59,6 Mio Passagieren einen Gesamtjahreshöchstwert. Besonders positiv entwickelten sich die Monate Mai bis September, die – auch wegen einer hohen touristischen Nachfrage – starke Zuwächse verzeichneten. Ohne Streiks sowie witterungsbedingte Flugannullierungen wäre im Geschäftsjahr 2014 ein Passagierwachstum von etwa 3,9% auf rund 60,3 Mio Passagiere möglich gewesen.

Entsprechend der Flugplanerweiterungen legte der Europaverkehr mit 5,2% am kräftigsten zu. Neben einer gestiegenen

Nachfrage nach touristischen Zielen spielten die Aufnahme neuer Destinationen, Frequenzverdichtungen, das mäßige Sommerwetter im August 2014 sowie der boomende Kreuzfahrtmarkt eine Rolle. Obwohl die streik- und witterungsbedingten Flugannullierungen besonders den Inlandverkehr beeinflussten, legten innerdeutsche Destinationen mit einem Plus von 2,1% noch deutlich zu. Im Interkontinentalverkehr (–0,5%) fielen die Flugplanaufstockungen und die Erhöhung des Sitzplatzangebots vergleichsweise gering aus. Zwar war ab August eine Erholung des Asien-, Nordafrika- und Nordamerikaverkehrs zu beobachten, doch verhinderten die streikbedingten Annullierungen zum Jahresende ein besseres Ergebnis.

Mit einer Zuwachsrate von 1,8% stieg das Cargo-Aufkommen in 2014 moderat auf rund 2,1 Mio Tonnen. Nach deutlichen Zuwächsen im ersten Quartal verringerte sich die Dynamik in den folgenden Quartalen. Hier spiegelte sich auch die zögerlichere Entwicklung der Weltwirtschaft wider. Der Chinaverkehr erwies sich mit einem deutlichen Anstieg der Cargo-Tonnage als wesentlicher Wachstumstreiber für die Cargo-Entwicklung in Frankfurt. Die übrigen aufkommensstärkeren Länder in Fernost verzeichneten hingegen Rückgänge. Auf Verbindungen von und nach Europa wurden moderate Tonnagezuwächse um 1,7% erreicht. Im volumenstarken Nordamerikaverkehr stagnierte das Ergebnis.

Aufgrund der streikbedingten Annullierungen und des weiterhin konservativen Angebotsverhaltens der Fluggesellschaften gingen die Flugbewegungen um 0,8% auf rund 469.000 zurück. Ohne den Streikeffekt hätte ein Wachstum von etwa 0,5% erzielt werden können. Aufgrund anhaltender Konsolidierungsmaßnahmen (Einsatz größerer Flugzeuge und Erhöhung des Sitzplatzangebots) verschiedener Fluggesellschaften legten die Höchststartgewichte um 1,9% weiter zu. Ohne die Annullierungen wäre auch hier eine höhere Zuwachsrate von etwa 3,0% erzielbar gewesen. Der Anteil der Transferpassagiere blieb mit rund 55% unverändert hoch.



59,6 Mio

Passagiere stiegen im Jahr 2014 in Frankfurt ein, aus oder um, gut 1,5 Mio mehr als im Jahr zuvor.



Top Ten-Flughäfen in Europa

Passagiere

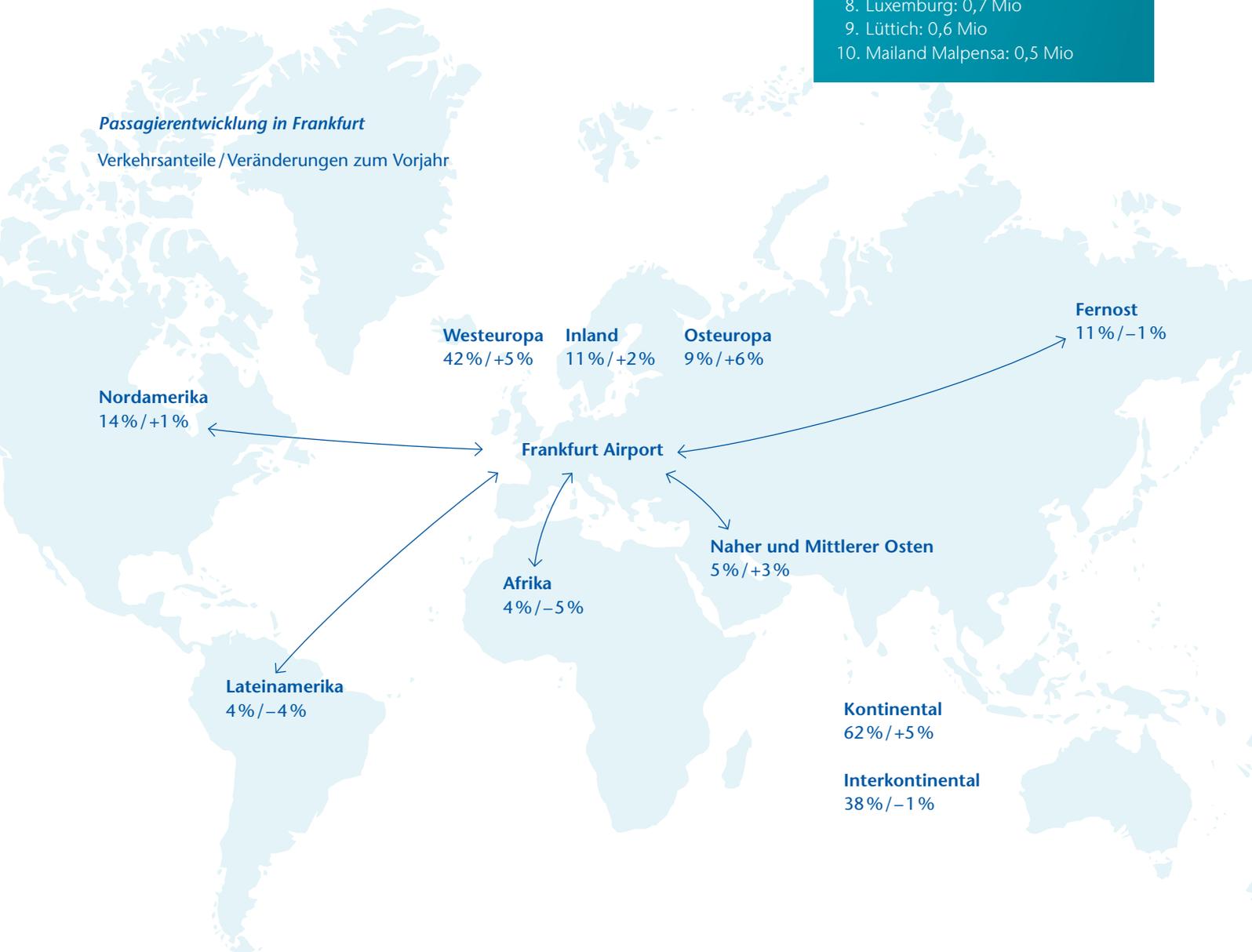
1. London Heathrow: 73,4 Mio
2. Paris Charles de Gaulle: 63,8 Mio
3. Frankfurt: 59,6 Mio
4. Istanbul Atatürk: 56,8 Mio
5. Amsterdam Schiphol: 55,0 Mio
6. Madrid Barajas: 41,8 Mio
7. München: 39,7 Mio
8. Rom Fiumicino: 38,5 Mio
9. London Gatwick: 38,1 Mio
10. Barcelona: 37,5 Mio

Cargo-Tonnage

1. Frankfurt: 2,1 Mio
2. Paris Charles de Gaulle: 2,1 Mio
3. Amsterdam Schiphol: 1,7 Mio
4. London Heathrow: 1,6 Mio
5. Leipzig Halle: 0,9 Mio
6. Köln Bonn: 0,7 Mio
7. Istanbul Atatürk: 0,7 Mio
8. Luxemburg: 0,7 Mio
9. Lüttich: 0,6 Mio
10. Mailand Malpensa: 0,5 Mio

Passagierentwicklung in Frankfurt

Verkehrsanteile/Veränderungen zum Vorjahr



+3,1 %

Passagierwachstum in der neuen Beteiligung Ljubljana

Entwicklung außerhalb von Frankfurt

Im vergangenen Geschäftsjahr stieg die Passagierzahl am Flughafen der slowenischen Hauptstadt **Ljubljana** um knapp 40.000 auf gut 1,3 Mio Reisende (+3,1 %). Wesentlich für den Zuwachs waren vor allem mehr Passagiere auf Verbindungen von und nach Belgrad sowie Tirana.

Am Flughafen **Lima** erhöhte sich das Passagiervolumen in 2014 um 5,0% auf rund 15,7 Mio. Sowohl der inländische Verkehr (+7,1 %) als auch der internationale Verkehr (+2,7 %) wuchsen im Berichtszeitraum. Der Cargo-Umschlag erhöhte sich um 2,0% auf rund 302.000 Tonnen.

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** beförderten im Berichtszeitraum mehr als 3,9 Mio Passagiere und damit etwa 119.000 mehr als im Vorjahr (+3,1 %). Der Standort Burgas verzeichnete ein Plus von 2,0% auf gut 2,5 Mio Passagiere. Der Flughafen in Varna wies ein Wachstum von 5,2% aus und erreichte knapp 1,4 Mio Fluggäste.

In 2014 bedeuteten rund 28,0 Mio Passagiere einen Zuwachs von 4,7% am Flughafen **Antalya**. Die Zahl internationaler Fluggäste legte um 3,4% zu. Die Zahl inländischer Passagiere stieg spürbar um 10,5%.

Der Flughafen **St. Petersburg** verzeichnete mit annähernd 14,3 Mio Reisenden einen Anstieg in 2014 um 11,0% gegenüber dem Vorjahr. Im innerrussischen Verkehr wurde ein deutliches Wachstum von 22,8% verzeichnet. Der internationale Verkehr wuchs um 1,2%.

Mit rund 5,3 Mio Passagieren lag die Zahl der Fluggäste am Standort **Hannover** leicht über dem Vorjahreswert (+1,1 %). Während der gering frequentierte Inlandverkehr um 2,3% rückläufig war, wurden im stärker frequentierten internationalen Verkehr 2,0% mehr Passagiere befördert.

Eine unverändert dynamische Entwicklung erzielte der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 12,0% auf knapp 29,2 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandverkehr stieg um 11,2% auf gut 27,8 Mio Passagiere. Der internationale Verkehr wuchs um 33,3% auf rund 1,4 Mio Passagiere.

Der Flughafen **Delhi** erzielte in 2014 mit knapp 39,8 Mio Reisenden im Vorjahresvergleich ein deutliches Wachstum von 8,4%. Im inländischen Verkehr war weiterhin ein starkes Wachstum von 10,2% auf 26,4 Mio Passagiere zu verzeichnen. Das internationale Passagieraufkommen nahm um 5,1% auf 13,4 Mio zu. Auch das Cargo-Volumen stieg signifikant um 15,8% auf rund 690.000 Tonnen.

Beteiligungen an Flughäfen

Passagiere in Personen, Cargo (Fracht+Post) in Tonnen

Frankfurt, Deutschland

Anteile	100%
Passagiere	59.566.132
Cargo	2.132.132
Bewegungen	469.026

Ljubljana, Slowenien

Anteile	100%
Passagiere	1.307.379
Cargo	9.831
Bewegungen	31.405

Lima, Peru

Anteile	70,01%
Passagiere	15.659.066
Cargo	302.406
Bewegungen	155.093

Burgas, Bulgarien

Anteile	60%
Passagiere	2.530.368
Cargo	5.354
Bewegungen	19.088

Varna, Bulgarien

Anteile	60%
Passagiere	1.387.494
Cargo	74
Bewegungen	12.063

Antalya, Türkei

Anteile	51%/50%
Passagiere	27.979.307
Cargo	n.a.
Bewegungen	176.191

St. Petersburg, Russland

Anteile	35,5%
Passagiere	14.264.732
Cargo	n.a.
Bewegungen	147.415

Hannover, Deutschland

Anteile	30%
Passagiere	5.291.981
Cargo	15.184
Bewegungen	76.031

Xi'an, China

Anteile	24,5%
Passagiere	29.177.459
Cargo	185.889
Bewegungen	244.336

Delhi, Indien

Anteile	10%
Passagiere	39.752.819
Cargo	689.716
Bewegungen	323.701



Gudrun Teloeken

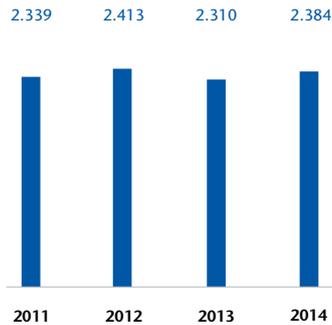
> *Leiterin Asset Management
im Bereich Akquisitionen und Beteiligungen*

„Unsere Auslandsbeteiligungen sind ein wesentlicher Bestandteil unseres Konzerns, der im Jahr 2014 noch einmal deutlich an Bedeutung gewonnen hat. Mit der auf Retail-Konzessionen spezialisierten AMU Holdings Inc. aus den USA und der Beteiligungsgesellschaft des Flughafens Ljubljana in Slowenien haben wir zwei weitere Beteiligungen erworben. Mit der Akquisition der AMU Holdings Inc. hat die Fraport AG ein Standbein im größten Luftverkehrsmarkt der Welt etabliert. Der Markt für Konzessionen von Einzelhandel und Gastronomie an Flughäfen entwickelt sich in den USA allmählich, im Vergleich zu anderen Ländern gibt es Aufholbedarf. Ljubljana ist ein gut geführter Flughafen mit einem hohen Anteil an Geschäftsreisenden. Slowenien verfügt zudem über ein beträchtliches Potenzial als Tourismusdestination, das bislang noch unerschlossen ist. Wir haben außerdem den Zuschlag für den Betrieb von insgesamt 14 griechischen Regionalflughäfen erhalten und rechnen hier mit einem Abschluss Ende 2015/Anfang 2016.“

Unser Portfolio an Beteiligungsflughäfen ist gleich in mehrfacher Hinsicht heterogen: Bau- und Reifephasen wechseln sich an verschiedenen Standorten ab. Flughäfen in etablierten europäischen Märkten – zum Beispiel Ljubljana – ergänzen stark wachsende Märkte wie in Xi’an, China. Kleinere Drehkreuze, beispielsweise in Lima, sind ebenso vertreten wie touristisch geprägte Flughäfen mit einem sehr saisonalen Aufkommen wie in Antalya. Dadurch ist unser internationales Flughafengeschäft diversifiziert und nutzt gleichermaßen stabile Ertragspotenziale sowie Wachstumschancen.“

Finanzielle Entwicklung

Umsatz in Mio € ¹⁾



¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12, seit 2013 Umsatz ohne Gemeinschaftsunternehmen (IFRS 11)

Umsatz

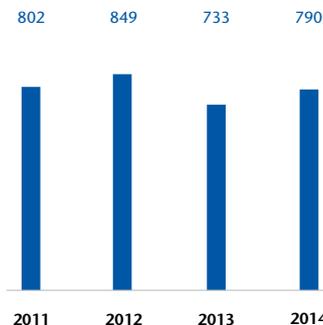
Mit 2.394,6 Mio € lag der Konzern-Umsatz 2014 um 0,8 % über dem Wert des Vorjahres. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima (IFRIC 12) stieg der Umsatz um 73,8 Mio € auf 2.383,8 Mio €.

Am Standort Frankfurt trugen insbesondere das Verkehrswachstum sowie die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-entgelte zu der Umsatzverbesserung bei. Außerhalb von Frankfurt verzeichnete die Konzern-Gesellschaft Lima ein anhaltendes

Umsatzwachstum, das auch auf die gute Verkehrsentwicklung zurückzuführen war. Neben Lima entwickelte sich auch die Konzern-Gesellschaft Twin Star – auf bereinigter Umsatzebene – positiv. Einen Umsatzrückgang verzeichnete das Segment Retail & Real Estate aufgrund geringerer Retail-Erlöse und Erlöse aus Grundstücksverkäufen sowie aus Energieversorgungsleistungen.

Die neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana trugen im vergangenen Geschäftsjahr 27,8 Mio € zum Umsatzwachstum bei.

EBITDA in Mio € ¹⁾



¹⁾ EBITDA seit 2013 Umsatz ohne Gemeinschaftsunternehmen (IFRS 11)

EBITDA

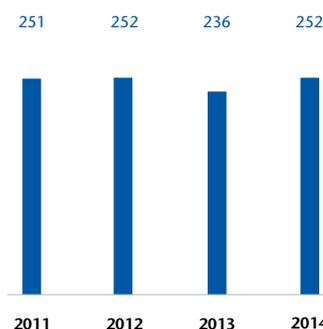
Trotz höherer Personalaufwendungen, die vor allem aus Tarifanstiegen resultierten, verbesserte sich das Konzern-EBITDA 2014 von 732,9 Mio € auf 790,1 Mio €. Ausschlaggebend für den EBITDA-Anstieg waren die positive Umsatzentwicklung sowie rückläufige Material- und sonstige betriebliche Aufwendungen.

Rückläufige Materialaufwendungen resultierten am Standort Frankfurt vor allem aus dem milden Winter, der zu geringeren Aufwendungen für Winterdienste sowie für

Energie- und Versorgungsleistungen führte. Im externen Geschäft waren vor allem niedrigere kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima wesentlich für eine Reduzierung des Materialaufwands.

Die EBITDA-Marge verbesserte sich entsprechend um 2,2 Prozentpunkte auf 33,0%. Bereinigt um die Erlöse und Aufwendungen aus der Erfassung kapazitiver Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 nahm diese von 31,7% auf 33,1% zu.

Ergebnis in Mio €



Ergebnis

Die positive EBITDA-Entwicklung ließ das Konzern-Ergebnis bei höheren Abschreibungen, einem konstanten Finanzergebnis und höheren Ertragssteuern um 16,1 Mio € auf 251,8 Mio € im Geschäftsjahr 2014 ansteigen. Während der Anstieg der Abschreibungen vor allem auf die Terminal-Inbetriebnahmen in Varna und Burgas Ende des Geschäftsjahres 2013 sowie auf die neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana zurückzuführen war, setzte

vor allem die Beteiligung in Antalya positive Akzente im Finanzergebnis und steigerte ihren Ergebnisanteil von 28,1 Mio € auf 38,3 Mio €. Ein negativer Beitrag resultierte insbesondere aus der Marktbewertung von Derivaten (2014: –8 Mio € zu 2013: +11 Mio €) und einem um 5 Mio € rückläufigen Zinsergebnis. Die Steuerquote stieg unter anderem aufgrund höherer Steuerrückstellungen von 29% auf 33%. In Summe verbesserte sich das Ergebnis je Aktie von 2,40€ auf 2,54€.

Bilanz

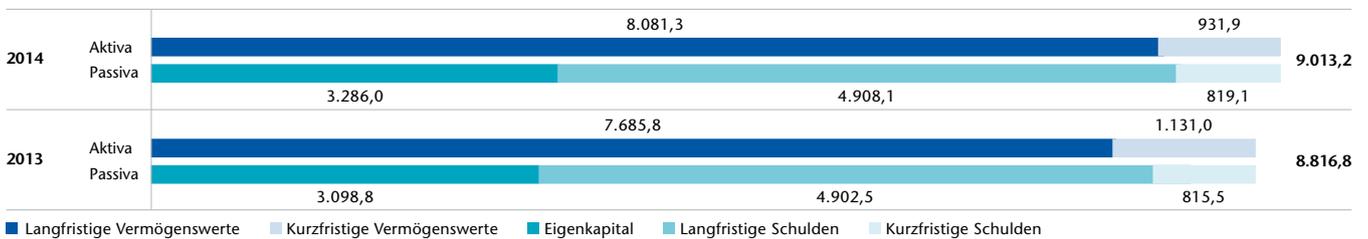
Zum Ende des Geschäftsjahres 2014 erreichte die Fraport-Bilanzsumme einen Wert von rund 9 Mrd € und lag damit um gut 196 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Ursächlich für den Anstieg war die Zunahme der langfristigen Vermögenswerte. Auf der Passivseite stieg vor allem das Eigenkapital. Während auf der Aktivseite der Anteil der langfristigen Vermögenswerte von knapp 7,7 Mrd € auf rund 8,1 Mrd € anstieg, verringerten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 17,6 % auf 932 Mio €. Wesentlich für die Zunahme

der langfristigen Vermögenswerte waren die Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt und die Einbeziehung der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana und AMU Holdings Inc. Der Rückgang der kurzfristigen Vermögenswerte war vor allem auf die Kaufpreiszahlungen für die neuen Beteiligungen AMU Holdings Inc. und Ljubljana sowie auf die Rückzahlung von Finanzschulden und die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 zurückzuführen. Trotz der Dividendenzahlung stieg das Eigenkapital – aufgrund

des positiven Konzern-Ergebnisses – um 187 Mio € auf knapp 3,3 Mrd €. Die langfristigen Schulden lagen nahezu unverändert zum Bilanzstichtag 2013 bei 4,9 Mrd €. Geringeren Finanzschulden stand eine größere Position latenter Steuerverpflichtungen gegenüber. Die kurzfristigen Schulden erreichten mit 819 Mio € das Vorjahresniveau. Leicht höhere Finanzschulden wurden durch geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahezu ausgeglichen.

Bilanzstruktur zum 31. Dezember

in Mio €



Liquide Mittel und Verschuldung

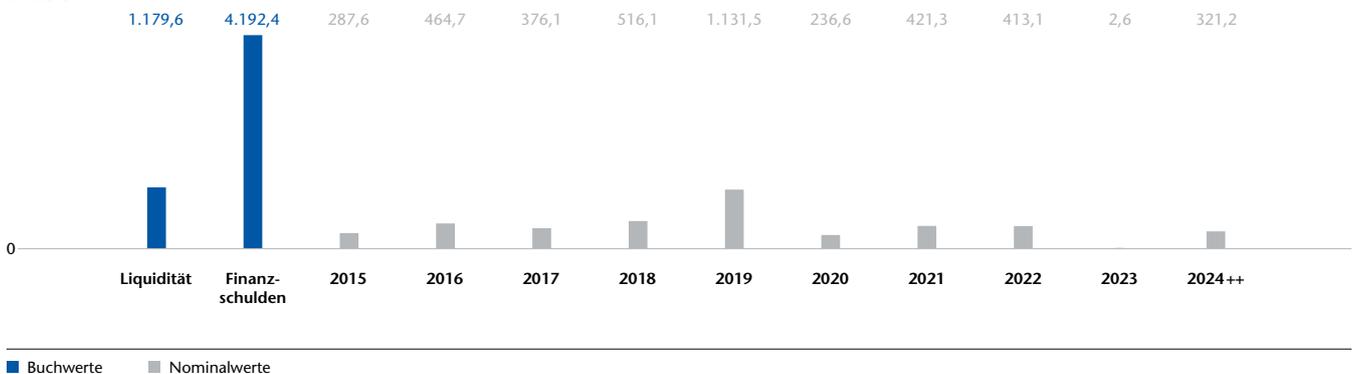
Zum 31. Dezember 2014 verfügte Fraport über eine Liquidität von knapp 1,2 Mrd €. Demgegenüber standen Finanzschulden von rund 4,2 Mrd €. In Summe lag die „Netto-Verschuldung“ des Konzerns Ende 2014 bei rund 3 Mrd €. Bezogen auf das zugrunde-

liegende Eigenkapital ergab sich hieraus ein Verschuldungsgrad (Gearing Ratio) von etwa 97%. Unberücksichtigt in dieser Kalkulation waren freie Kreditlinien, die Fraport zum Bilanzstichtag in Höhe von gut 487 Mio € zur Verfügung standen.

Ende 2014 wiesen die Finanzschulden des Konzerns ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aus.

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2014

in Mio €



Kapitalflussrechnung

Im vergangenen Geschäftsjahr erzielte Fraport einen operativen Cash Flow (Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit) von 506,2 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr war dies eine deutliche Verbesserung von 52,0 Mio €, die vor allem auf die positive operative Geschäfts- und Ergebnisentwicklung sowie auf einen geringeren Rückgang der Verbindlichkeiten zurückzuführen war.

Der Mittelabfluss für Investitionen (ohne Geld- und Wertpapieranlagen) erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr von 418,4 Mio € auf 523,8 Mio €. Grund für den höheren Zahlungsmittelausgang war der Erwerb der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana, der sich auf rund 271,1 Mio € bezifferte. Für Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte verwendete Fraport im vergangenen Geschäftsjahr 2014 aufgrund einer rückläufigen Investitionstätigkeit deutlich weniger Mittel. In Höhe von 264,4 Mio € lag dieser Wert um 143,2 Mio € unter dem Vorjahr. Inclusive der Investitionen und Rückflüsse aus Geld- und Wertpapieranlagen lag der gesamte Mittelabfluss für Investitionen im vergangenen Geschäftsjahr bei 292,7 Mio € und damit um 93,0 Mio € über dem Vorjahreswert.

Die positive Entwicklung des operativen Cash Flows und die geringeren Investitionen in Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte führten zu einem deutlichen Anstieg des Free Cash Flows, der sich im vergangenen Geschäftsjahr von 34,3 Mio € auf 246,8 Mio € verbesserte. Entsprechend der neuen Definition berücksichtigt der Free Cash Flow seit 2014 auch erhaltene Dividenden aus Gemeinschaftsunternehmen und Minderheitsbeteiligungen. Während dies im vergangenen Geschäftsjahr knapp 32 Mio € ausmachte, wurde der Vorjahreswert um Dividenden in Höhe von rund 17,1 Mio € angepasst.

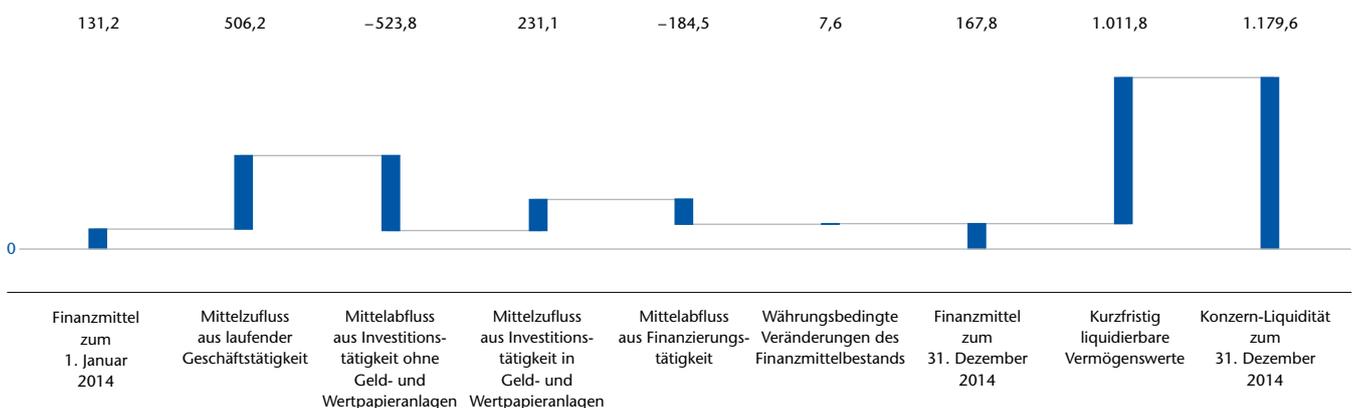
Unter Berücksichtigung der Mittelab- und zuflüsse für Finanzierungstätigkeiten, der Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 sowie der Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkungen belief sich der Finanzmittelbestand des Fraport-Konzerns – laut Kapitalflussrechnung – zum 31. Dezember 2014 auf 167,8 Mio €. Im Vorjahresvergleich war dies ein Anstieg um 36,6 Mio €.

246,8 Mio €

Free Cash Flow im Geschäftsjahr 2014.

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität

in Mio €



Segmente

Aviation

Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschaftete das Segment Aviation einen Umsatz von 884,2 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr waren dies 38,6 Mio € mehr. Wesentliche Gründe hierfür waren das höhere Passagieraufkommen in Frankfurt und die Anhebung der Flughafen-Entgelte. Trotz eines gestiegenen Personalaufwands verbesserte sich das Segment-EBITDA aufgrund der positiven Umsatzentwicklung um 29,0 Mio € auf 236,9 Mio €. Leicht höhere Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 115,5 Mio €, ein Zuwachs um 24,9 Mio €.

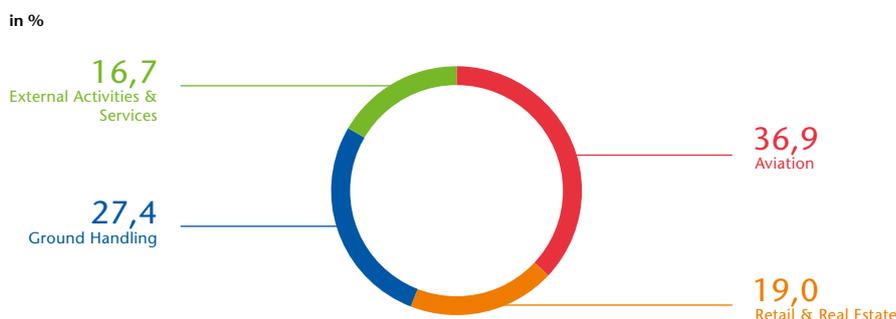
Retail & Real Estate

In Höhe von 455,7 Mio € lagen die Umsatzerlöse im Segment Retail & Real Estate um 8,5 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Umsatzrückgang war vor allem geringeren Retail-Erlösen und Erlösen aus Grundstücksverkäufen sowie aus Energieversorgungsleistungen geschuldet. Die Retail-Erlöse sanken im Wesentlichen aufgrund einer veränderten Passagierstruktur und Kaufkraftverlusten im Zusammenhang mit dem starken Eurokurs. Der „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ verringerte sich von 3,60€ auf 3,43€. Bei rückläufigen Aufwendungen aus Grundstücksverkäufen sowie aus Energie- und Versorgungsleistungen stieg das EBITDA um 6,8 Mio € auf 356,5 Mio €. Geringfügig rückläufige Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 275,0 Mio €, 8,0 Mio € über dem Vorjahreswert.

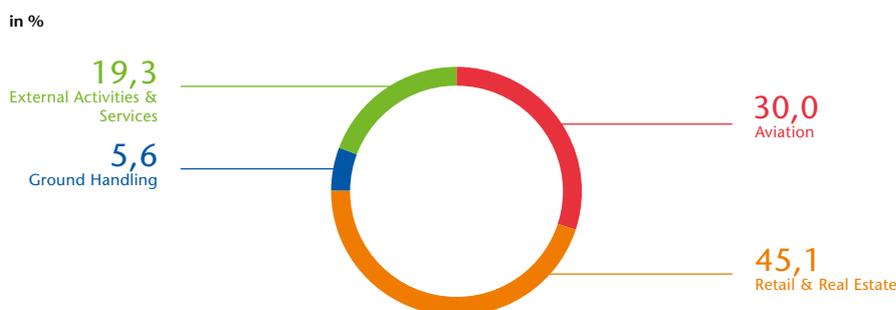
Ground Handling

Die höhere Passagierzahl und die Anhebung der Infrastruktur-Entgelte führten im Segment Ground Handling zu einem Umsatzwachstum von 7,2 Mio € auf 656,2 Mio €. Während der Personalaufwand aufgrund von Tarifierhöhungen anstieg, sanken die Material- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen. In Summe erreichte das Segment-EBITDA einen Zuwachs um 10,1 Mio € auf 44,3 Mio €. Geringfügig rückläufige Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 7,5 Mio €. Im Vorjahresvergleich bedeutete dies eine deutliche Verbesserung um 11,9 Mio €.

Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2014



Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2014



External Activities & Services

Der Umsatz im Segment External Activities & Services sank in 2014 um 18,4 Mio € auf 398,5 Mio €. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima (IFRIC 12) verbesserte sich der Umsatz im Vorjahresvergleich von 351,2 Mio € auf 387,7 Mio €. Grund für den Umsatzanstieg war im Wesentlichen die positive Entwicklung in den bestehenden Beteiligungen in Varna und Burgas sowie in Lima. Auch die neu akquirierten Beteiligungen AMU Holdings Inc. und Ljubljana führten zu einer Umsatzzunahme. Das Segment-EBITDA verbesserte sich durch die positive zugrundeliegende Umsatzentwicklung sowie die neuen Beteiligungen um 11,3 Mio € auf 152,4 Mio €. Gestiegene Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 84,8 Mio €, das auf dem Niveau des Vorjahres lag.

1,35 €

Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung 2015

4.436 Mio €

betrug die Fraport-Marktkapitalisierung Ende 2014.

Aktienentwicklung

Mit einem Kurs von 48,04 € beendete die Fraport-Aktie das Geschäftsjahr 2014 um 11,7% unter dem Schlusskurs von 2013. Fraport besaß damit Ende 2014 eine Marktkapitalisierung von 4,4 Mrd € (im Vorjahr: 5,0 Mrd €). Unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 2. Juni 2014 in Höhe von 1,25 € je Aktie lag der Rückgang der Fraport-Aktie in 2014 bei 5,10 € oder 9,4%. An einem durchschnittlichen Tag wurden rund 100.100 Fraport-Aktien im XETRA gehandelt.

Nach einer nahezu konstanten Aktien-Entwicklung im ersten Quartal des Geschäftsjahres (-0,3% gegenüber dem Schlusskurs von 2013), verringerte sich der Wert der Fraport-Aktie im zweiten Quartal vor allem aufgrund der Gewinnwarnung der Deutschen Lufthansa AG vom 11. Juni 2014 um 4,8%. Im Zusammenhang mit der positiven operativen Entwicklung erholte sich der Wert im dritten Quartal leicht und legte um 0,9% auf 52,06 € zu. Enttäuschende Neunmonats-Finanzzahlen und die Einpreisung temporär belastender Effekte aus dem geplanten Erwerb der Konzessionen zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen setzten die Aktie im vierten Quartal erneut unter Druck und führten zu einem Kursrückgang von 7,7% auf den Schlusskurs von 48,04 €.

Der deutsche Aktienmarkt selbst entwickelte sich im Geschäftsjahr 2014 uneinheitlich. Während positive Effekte aus den anhaltenden Niedrigzinspolitiken nationaler Banken und dem insgesamt freundlicheren konjunkturellen Umfeld resultierten, wirkten geopolitische Krisen, Kappungen von Gewinnprognosen und sich eintrübende Wirtschaftsaussichten negativ. In Summe schloss der deutsche Leitindex DAX das Geschäftsjahr bei 9.806 Punkten und damit um 2,7% über dem Schlusswert von 2013. Der MDAX stieg in 2014 um 2,2% und schloss bei 16.935 Punkten.

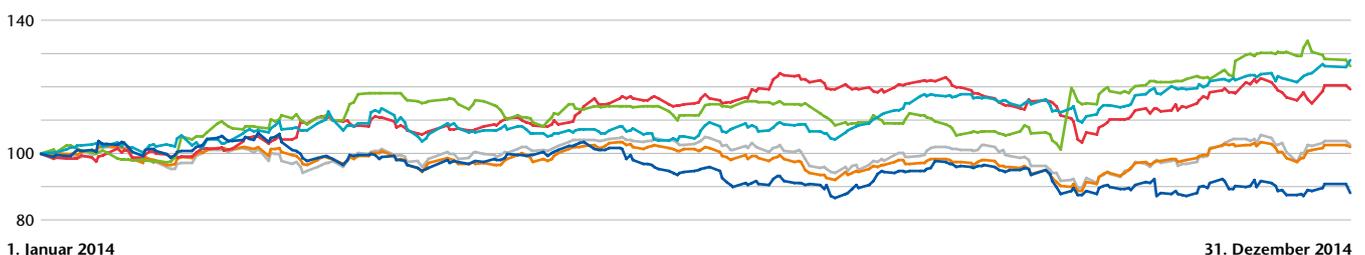
Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen entwickelten sich in 2014 wie folgt: Aéroports de Paris +19,0%, Flughafen Wien +25,9% und Flughafen Zürich +27,8%.

Gewinnverwendungsvorschlag

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung 2015 eine Dividende in Höhe von 1,35 € je Aktie vorschlagen. Bezogen auf den Schlusskurs der Fraport-Aktie von 2014 würde dies eine Dividendenrendite von 2,8% bedeuten (im Vorjahr: 2,3%). Die Ausschüttungsquote – im Verhältnis zu dem zurechenbaren Konzern-Ergebnis der Gesellschafter der Fraport AG von 234,7 Mio € – würde damit 53,1% betragen (im Vorjahr: 52,2%).

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern

in % (auf 100 indiziert)



■ Fraport AG ■ DAX ■ MDAX ■ Aéroports de Paris ■ Flughafen Wien ■ Flughafen Zürich

Quelle: Bloomberg

Wertschöpfungsrechnung

Anders als die externe Gewinn-und-Verlust-Rechnung nimmt die Wertschöpfungsrechnung nicht die Eigentümerperspektive ein, sondern erläutert den Anteil der Fraport AG an privaten und öffentlichen Einkommen. Wir leisten einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und sozialen Stabilität an unseren Standorten. 2014 hat Fraport rund 970,4 Mio € an Löhnen und Gehältern gezahlt sowie zirka 132,5 Mio € direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,4 Mrd €.

Rund 73% (520 Mio €) des Auftragsvolumens der Fraport AG von 712 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei

ist zu berücksichtigen, dass Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen.

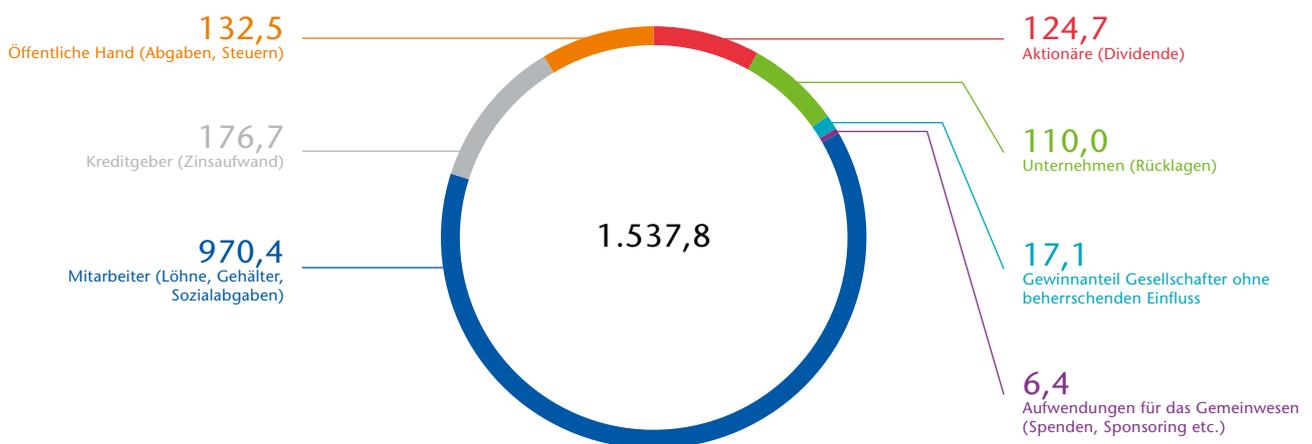
Einen großen Beitrag zur Wertschöpfung in ihren jeweiligen Regionen leisten auch unsere Konzern-Gesellschaften im Ausland, beispielsweise durch die Zahlung von – gemessen am Landesniveau – überdurchschnittlichen Löhnen und Gehältern. Weiterführende Informationen zu den Auswirkungen auf unser Umfeld finden Sie im GRI-Bericht auf unserer Homepage unter www.fraport.de/nachhaltigkeit.

73%

des Auftragsvolumens der Fraport AG gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet.

Unsere Wertschöpfung

in Mio €





30 Beschäftigte



34 Kunden



38 Schallschutz

Verantwortungsvolle Unternehmensführung



42 Umwelt



46 Gesellschaft



50 Standorte weltweit



Beschäftigte

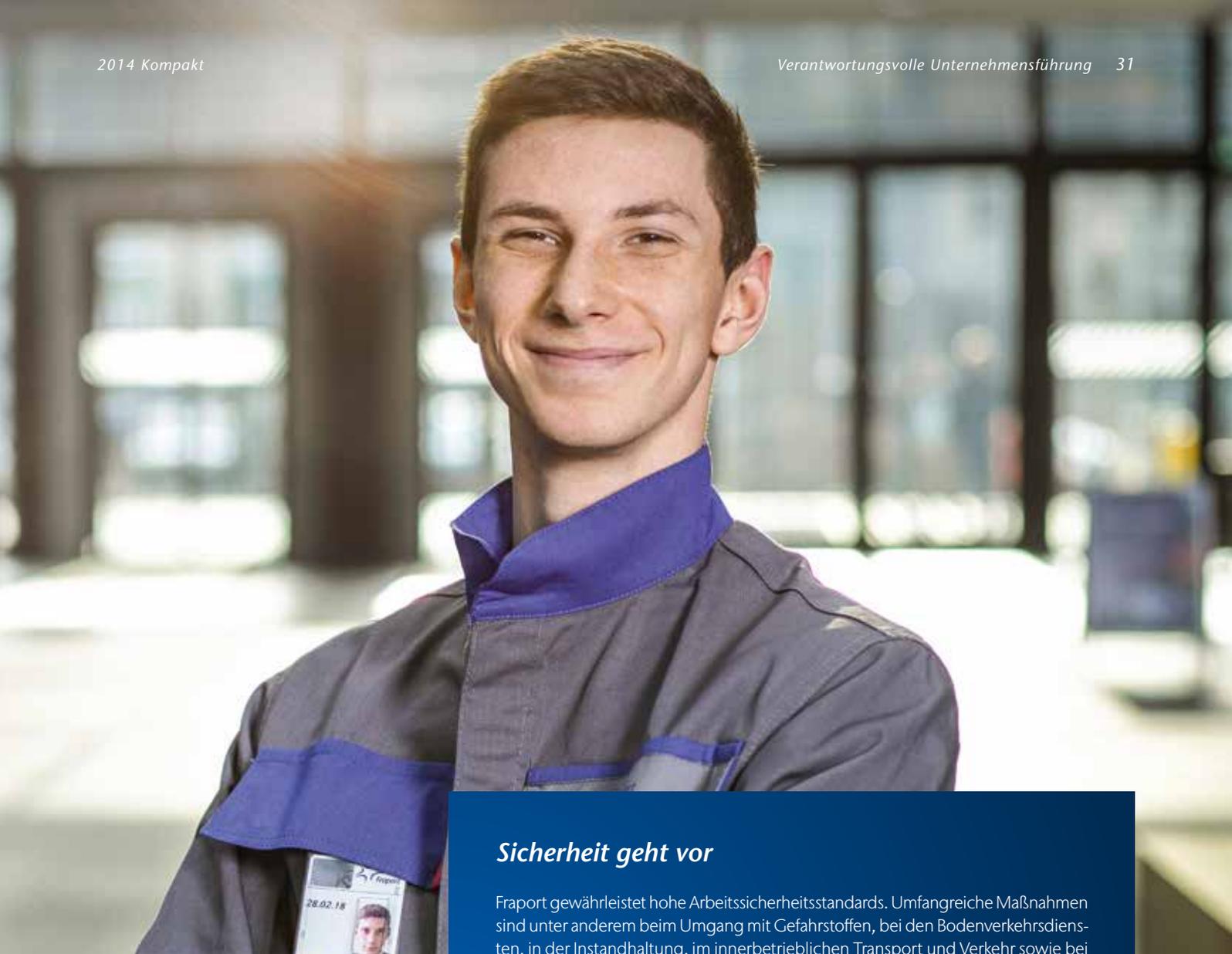
Herausforderung Personalmanagement

Motivation, Gesundheit, Leistungsfähigkeit und damit die Produktivität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter langfristig zu erhalten, stehen angesichts der sich verändernden Altersstruktur im Konzern mehr denn je im Fokus unseres Personalmanagements. Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen wie der internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den anspruchsvollen Erwartungen unserer Passagiere und Airlines bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das erklärte Ziel, die Anforderungen an die Beschäftigten mit ihren persönlichen, fachlichen, sozialen und methodischen Kompetenzen sowie dem individuellen Gesundheitszustand in Übereinstimmung zu bringen. So können wir die hohe Qualität unserer Leistungen gewährleisten und auch langfristig attraktive Arbeitsplätze sichern.

Eigene Ausbildung gegen Fachkräftemangel

In einem spezialisierten Arbeitsfeld wie dem Management und Betrieb eines Flughafens sind gut geschulte Fachkräfte nötig. Unseren Beschäftigten stellen wir deshalb ein vielfältiges Angebot an Weiterbildungsmöglichkeiten zur Verfügung. Seit 2014 können alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beispielsweise über das neu eingeführte Bildungszeitbudget die Förderung einer beruflichen Weiterqualifizierung beantragen, sofern diese im betrieblichen Interesse liegt. Außerdem setzt Fraport auf unternehmenseigenen Nachwuchs. Wir bilden in 19 kaufmännischen und technischen Bereichen, wie beispielsweise Informatik, Mechatronik und Gebäudereinigung, aus. Dazu kommen acht duale Studiengänge, darunter Wirtschaftsingenieurwesen und Luftverkehrsmanagement. Bei den Prüfungen durch die Industrie- und Handelskammer Frankfurt gehören unsere Auszubildenden regelmäßig zu den besten Absolventen; der Anteil der Abbrecher ist mit weniger als 3 % äußerst gering.

Um arbeitslosen Jugendlichen bessere berufliche Chancen zu eröffnen, haben wir 1999 das Programm „Jugend Mobil“ mit Unterstützung der Agentur für Arbeit initiiert. Das Ziel ist, junge Männer ohne Beschäftigung von 18 bis 24 Jahren in die Arbeitswelt zu integrieren. Sie absolvieren bei unseren Bodenverkehrsdiensten ein zweijähriges Qualifizierungsprogramm. Seit dem Start des Projekts konnten 198 Teilnehmer in ein dauerhaftes Beschäftigungsverhältnis übernommen werden. Unser zweites Projekt in diesem Bereich, das im Jahr 2012 aufgelegt wurde, nennt sich „Startklar“ und hat die Zielsetzung, jedes Jahr bis zu 14 junge Menschen, die noch nicht alle Voraussetzungen für den direkten Einstieg in eine Ausbildung erfüllen, in einem achtmonatigen Qualifizierungsprogramm auf den Berufseinstieg vorzubereiten. Bei persönlicher und fachlicher Eignung beginnen die erfolgreichen Absolventen anschließend eine technische Berufsausbildung. Aus den ersten beiden Jahrgängen war dies bei 16 von 24 Personen der Fall. Unser Ziel im Nachhaltigkeitsprogramm, mindestens 75 %



Sicherheit geht vor

Fraport gewährleistet hohe Arbeitssicherheitsstandards. Umfangreiche Maßnahmen sind unter anderem beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Bodenverkehrsdiensten, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich erforderlich. Die Zahl der Arbeitsunfälle und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage soll kontinuierlich gesenkt werden. Dieses Ziel haben wir 2014 verfehlt: Die Anzahl der Unfälle im Konzern stieg 2014 auf 1.473 (Vorjahr: 1.342). Mögliche Ursachen dafür werden genauer analysiert und in der Folge entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

In enger Kooperation mit den Tochtergesellschaften setzen wir die jeweiligen gesetzlichen Arbeitssicherheitsanforderungen konsequent um und beziehen auch externe Dienstleister und Leiharbeitskräfte mit ein. Dies betrifft beispielsweise die Realisierung von Bauvorhaben in Kooperation mit externen Dienstleistern. 2014 sank die Zahl der Arbeitsunfälle auf Baustellen der Fraport AG von 15 auf 10.

der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in ein Ausbildungsverhältnis zu übernehmen, haben wir damit fast erfüllt. Aufgrund des guten Ergebnisses und der weiterhin rückläufigen Bewerbungszahlen im technischen Bereich, hat der Vorstand 2014 beschlossen, das Programm für unbestimmte Zeit fortzusetzen. Konzernweit schlossen wir im Berichtsjahr 107 neue Ausbildungsverträge ab. Unser Ziel, jährlich 110 neue Auszubildende einzustellen, konnten wir damit trotz intensiver Suche nach geeigneten Bewerbern nicht ganz erreichen.

Gesundheitskompetenz von Anfang an fördern

Steigende Anforderungen an Effizienz und Flexibilität sowie körperlich anspruchsvolle Tätigkeiten in den operativen Bereichen können Belastungen sein, denen es frühzeitig zu begegnen gilt. Das zunehmende Alter der Beschäftigten stellt eine weitere Herausforderung dar. Indem wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über gesunderhaltende Maß-

nahmen und Verhaltensweisen informieren sowie Arbeitsplätze ergonomisch gestalten, wollen wir die Anwesenheitsquote mittelfristig stabilisieren und langfristig steigern. 2014 lag die Quote bei 92,7%.

Für den Gesundheitsschutz reicht unser Präventionsangebot von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen bis hin zu maßgeschneiderten Angeboten. Seit Herbst 2013 haben wir das sogenannte Fitness-Mobil auf dem Vorfeld getestet. Mit dem mobilen Trainingszentrum in einem umgebauten

Kleinlester ermöglicht Fraport den Beschäftigten auf dem Vorfeld, in der Nähe ihres Arbeitsplatzes und während der Arbeitszeit gezielt die Rumpfmuskulatur zu stärken. Durch den Erfolg der Maßnahme bestätigt, setzen wir ab Frühjahr 2015 ein eigenes größeres Fahrzeug in den operativen Bereichen ein. Die Gesundheitskompetenz unserer Auszubildenden von Anfang an zu fördern, ist das Ziel des im September 2013 gestarteten Programms „FRAzubi-Fit“. Dazu gehören praxisorientierte Angebote zu den Themen Ernährung, Bewegung und Umgang mit Stress.

Vielfalt im Fokus

Die internationale Ausrichtung unseres Geschäfts bringt es mit sich, dass der Unternehmensalltag bei Fraport seit jeher von Vielfalt – englisch Diversity – geprägt ist. Wir sehen die unterschiedlichen kulturellen Hintergründe, Erfahrungen und Sprachkenntnisse unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Chance, flexibel und kreativ auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten zu reagieren und davon zu profitieren. Mit unserem Diversity-Management fördern wir daher unter anderem gezielt den Aufbau vielfältig gemischter Teams. Die Gewährleistung von Chancengleichheit für unterschiedliche Beschäftigtengruppen ist die Voraussetzung hierfür und wird auch in Zukunft bei Fraport im Fokus stehen. Bereits 2007 haben wir uns zur „Charta der Vielfalt“, einer Unternehmensinitiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. Dabei gilt es, die Vielfalt anzuerkennen, wertzuschätzen und in die Unternehmenskultur einzubeziehen.

Bis 2018 wollen wir den Anteil von Frauen in Führungspositionen bei der Muttergesellschaft von 24,3% (2014) differenziert nach Geschäfts-, Service- und Zentralbereichen auf 25 bis 35% steigern. Spezifische Trainings und Schulungen sind auf dieses Ziel hin ausgerichtet, wie beispielsweise unsere Mentoring-Programme und Seminare für weibliche Fach- und Führungskräfte. Zusätzlich analysierten wir 2014 in Zusammenarbeit mit dem Institut der deutschen Wirtschaft die Gehaltsentwicklung von Mitarbeiterinnen. Das Ergebnis zeigt, dass in unserem Unternehmen aufgrund der Tarifgebundenheit keine

signifikanten Unterschiede in der Vergütung von Frauen und Männern bestehen. Die Studie bestätigte aber erneut die Notwendigkeit, mehr weibliche Beschäftigte für höhere Positionen zu fördern.

Familienfreundliche Arbeitszeitmodelle

Bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie bieten wir unseren Beschäftigten umfangreiche Unterstützung und Möglichkeiten. Sie reicht von der Hilfestellung bei der Gestaltung der Elternzeit und Familienservices bis hin zur Beratung in Fragen häuslicher Pflege. Im Rahmen des Möglichen können unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Arbeitszeit flexibel gestalten. Etwa 250 Beschäftigte arbeiteten zeitweise von zu Hause aus (2013: 210). Außerdem unterstützen wir Familien bei der Organisation der Kinderbetreuung. In Flughafennähe hält Fraport für die Kinder von Beschäftigten ein Kontingent an Krippen- und Kindergartenplätzen bereit. Durch unsere Kooperation mit dem „Fluggi-Land“, einer von Fraport im Jahr 2003 initiierten und gemeinsam mit der Lufthansa aufgebauten Kinderbetreuungseinrichtung, ermöglichen wir für unsere Beschäftigten bei Bedarf eine kostengünstige und flexible Kinderbetreuung, die an 365 Tagen im Jahr von 6 bis 22 Uhr zur Verfügung steht. Im Rahmen einer Auditierung durch die „berufundfamilie GmbH“ der Hertie-Stiftung wurden unsere Bemühungen um Familienfreundlichkeit für unsere Beschäftigten bereits mehrfach ausgezeichnet.

Die Arbeitsstätte Flughafen hat eine große Anziehungskraft auf Menschen verschiedener Nationalitäten. Hier trifft man täglich Personen mit vielfältigen Nationalitäten, Kulturen und Sprachen. Ende 2014 hatten 1.765 von 11.694 Beschäftigten der Fraport-Muttergesellschaft keinen deutschen Pass. Den größten Anteil davon machen türkischstämmige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (1.045) aus, gefolgt von italienischen (145), griechischen (91) und spanischen (85) Beschäftigten*. Sie alle verteilen sich auf die gesamte Organisation des Unternehmens.

Aufstieg auch ohne deutschen Pass

Der Flughafen Frankfurt bietet auch Arbeitsplätze, die keine hohen fachspezifischen Qualifizierungen voraussetzen. Beispielsweise ist es im Bereich der Bodenabfertigung und der Gebäudereinigung möglich, auch ungelernte Arbeiter einzustellen, die eine jeweilige Grundqualifizierung und spezifische Einarbeitung erhalten. Das ermöglicht auch Bewerbern eine faire Chance, die zwar eine Ausbildung abgeschlossen haben, diese aber in Deutschland nicht offiziell anerkannt wird. Mangelt es an Kenntnissen der deutschen Sprache, ist das meist kein Hindernis. Mit gezielten Deutschkursen fördern wir die Sprachkompetenz. Wer sich bewährt, hat die Möglichkeit aufzusteigen: Bei den Bodenverkehrsdiensten hatte 2014 rund ein Drittel der Lade-, Gepäck- und Transportmeister keine deutsche Staatsangehörigkeit.

Die Stimmung messen

Mit dem so genannten Fraport-Barometer erheben wir unter anderem die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern. Im Jahr 2014 hat sich der Wert auf 2,89 verbessert (2013: 3,02; Indexwert analog Schulnotensystem). Die Durchschnittsnote der Mitarbeiterzufriedenheit in der Muttergesellschaft lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 3,14 und war damit gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen stabil (2013: 3,12). Zur Verbesserung des direkten Arbeitsumfelds wurden im Jahr 2014 über 150 Einzelmaßnahmen initiiert. Dadurch konnten trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen einzelne Aspekte der Mitarbeiterzufriedenheit verbessert werden.

Fraport strebt an, die Mitarbeiterzufriedenheit langfristig auf eine Durchschnittsnote von besser als 3,0 zu entwickeln. Sowohl unternehmensweite wie abteilungsspezifische Maßnahmen und ihre Evaluation sollen dazu beitragen. Ab dem Geschäftsjahr 2015 wird die Mitarbeiterzufriedenheit mittels einer Online-Befragung erhoben.

* Die Zahlen beziehen sich auf Beschäftigte mit ausländischem Pass. Über Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Migrationshintergrund und deutschem Pass werden keine Daten erhoben.



Georgious Konstantinous

„Seit 24 Jahren arbeite ich jetzt am Flughafen. 1989 kam ich aus Griechenland nach Deutschland. Eine Nachbarin, die damals im Betriebsbüro arbeitete, sprach mich an, ob ich Interesse an einem Job hätte. Seitdem bin ich hier. Angefangen habe ich noch in der Firma Piepenbrock, daraus wurde 1994 Pedus und 1998 GCS (Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG). Ich hatte keine Ausbildung auf dem Gebiet der Reinigung und bekam einige Schulungen. Erst wurde ich Sonderreiniger, dann Fahrer des Nassscheuersaugautomaten. Damit schaffe ich in einer Schicht rund 22.000 qm, fast so viel wie drei Fußballfelder. Ich arbeite immer in der Nachtschicht, von 22 bis 6 Uhr. Durch die Nachtschichtzulage bringt das mehr Geld ein als in der Tagschicht.“

Von meiner Wohnung in Raunheim bin ich mit der Bahn sehr schnell am Flughafen. Auch die Arbeitsbedingungen sind gut, schließlich arbeite ich im Terminal immer unter einem Dach. GCS bietet jedes Jahr einige Weiterbildungen an, auch Deutschkurse. Die Dienstkleidung wird gestellt und ich habe ein Job-Ticket. Und sie zahlen pünktlich – das ist in anderen Reinigungsfirmen nicht immer der Fall. Mit meinen Chefs und den Kollegen komme ich auch sehr gut aus. Woanders arbeiten? Darüber habe ich nie nachgedacht.“





Kunden

Voraussetzung für unseren Erfolg: Kundenzufriedenheit

An einer internationalen Verkehrsdrehscheibe wie dem Flughafen Frankfurt müssen wir als Betreiber täglich die Erwartungen unserer unterschiedlichen Kunden mindestens erfüllen: Passagiere wünschen sich im Wesentlichen eine gute Orientierung, kurze Wartezeiten und eine saubere Infrastruktur. Airlines verlangen eine reibungslose und termingetreue Abfertigung am Boden und optimal funktionierende Schnittstellen. Für Frachtkunden wie Transportunternehmen sind kurze Wege, eine bestmögliche Anbindung an unterschiedliche Verkehrswege und die zentrale Abwicklung aller Sicherheitsmaßnahmen entscheidend. Die Betreiber des Einzelhandels sowie der Restaurants am Flughafen erwarten auf Basis einer modernen Infrastruktur eine Wegeführung, die den Passagieren und daher ihren Kunden einen leichten Zugang zu ihrem jeweiligen Angebot gewährt. Im Auftrag der Sicherheitsbehörden setzen rund 2.000 Fraport-Beschäftigte und etwa 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eines externen Sicherheitsdienstleisters (I-SEC) bei den Personen-, Gepäck- und Warenkontrollen die

gesetzlichen Vorgaben um. Mietwagenfirmen stellen wir auf den Ankunftsebenen attraktive Flächen für die Beratung und Vermietung zur Verfügung. Ihre Autos sind in den Parkarealen mit möglichst kurzen Wegen für die Passagiere untergebracht. Außerdem kooperiert Fraport mit zahlreichen Taxiunternehmen, die ausgewiesene Stell- und Parkflächen direkt vor beiden Terminals nutzen. Die regionalen Busunternehmen profitieren von den großzügig gestalteten Haltestellen vor Terminal 1.

Mehr Orientierung und kostenfreies WLAN

Das Serviceprogramm „Great to have you here!“ haben wir 2014 den sich ändernden Passagierbedürfnissen strukturell angepasst. In fünf Teilprogrammen sollen vor allem die Orientierung und Wegeführung, das Ambiente und der Komfort im Terminal sowie das Angebot an Entspannungs-, Arbeits- und Entertainment-Möglichkeiten deutlich verbessert werden. Unter anderem wurde 2014 das WLAN-Angebot des Airports ausgebaut,

das nun von Passagieren und Besuchern 24 Stunden am Tag kostenlos genutzt werden kann. Neue Info-Kioske und eine verbesserte Beschilderung an stark frequentierten Knotenpunkten sorgen für mehr Orientierung. Neu ist auch „My Airport Guide“ – eine individuelle Begleitung durch den kompletten Abfertigungsprozess, die in 10 verschiedenen Sprachen zur Verfügung steht sowie „Home to Gate“ – ein Service, der die Betreuung am Flughafen um die Abholung von zu Hause beziehungsweise einem anderen Startpunkt der Reise ergänzt. Außerdem haben wir damit begonnen, einige Wandflächen neu zu gestalten und investieren so in die Verbesserung des Ambientes in den Terminals.

Unsere Anstrengungen zahlten sich auch 2014 aus: Mit 80% zufriedenen Passagieren konnten wir 2014 das dritte Jahr in Folge bei der Globalzufriedenheit unser anspruchsvolles Ziel ($\geq 80\%$) erreichen. Dazu kommt die Auszeichnung als „Service Champion“ im Ranking der insgesamt 1.500 bewerteten Unternehmen



und Einrichtungen. FRA schaffte es wie schon im Vorjahr auf einen Gold-Medaillen-Rang und ist auch wieder Branchenführer unter den deutschen Flughäfen mit mehr als 8 Mio Passagieren im Jahr. Erstellt wird das Ranking jährlich gemeinsam vom Marktforschungsunternehmen Service/Value, der Goethe-Universität Frankfurt und der Tageszeitung „Die Welt“ und gilt als der größte deutsche Service-Spiegel. Bei der Vergabe des Innovationspreises vom Marktforschungsinstitut YouGov Service belegte unser „Personal Shopper Service“ in der Kategorie „Betreuen & Helfen“ den ersten Platz.

Verkehrsknoten FRA

Die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger ist ein weiterer Handlungsschwerpunkt, der die Attraktivität des Flughafens Frankfurt steigert. Wir wollen den Einzugsbereich des Flughafens weiter vergrößern und den Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisenden Passagiere steigern.

Eine gemeinsame Nutzung der Ticket- und Abfertigungssysteme durch die beteiligten Verkehrsträger erleichtert Passagieren den Umsteigeprozess. Wir bieten beispielsweise für den AIRail Service von Lufthansa und Deutscher Bahn (DB) ein eigenes AIRail Terminal an, um die Anreise durch kurze Wege zu den dort bereitstehenden Check-in-Countern zu erleichtern und attraktiver zu gestalten. Seit 2014 bietet unter anderem Air China im Rahmen eines Code-Share-Abkommens mit der DB das Buchen von Zügen mit Flugnummer nach Köln, Düsseldorf und Hannover in ihrem weltweiten Reservierungssystem an. Die

Bordkarte für den Flug gilt dann gleichermaßen für die Weiterreise mit dem Zug. Für die Strecken nach Saarbrücken, Kaiserslautern und Straßburg bietet Lufthansa tägliche Busverbindungen an, die ebenfalls in das Drei-Letter-Code-System integriert sind. Darüber hinaus verbänden 2014 Fernbusse 20 Großstädte regelmäßig mit dem Flughafen Frankfurt. Um die preiswerte An- und Abreisemöglichkeit für Passagiere zu fördern und Orte, die nicht gut an das Schienennetz angeschlossen sind, an den Flughafen anzubinden, baut Fraport einen zentralen Fernbusbahnhof in der Nähe des Terminals 1.

Nachtflugverbot – wenn der Flieger stehen bleibt

Fraport steht mit aller Konsequenz zu den Ergebnissen des Mediationsverfahrens zum Bau der Landebahn Nordwest. Das schließt ausdrücklich auch das Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr ein. Alle technischen Prozesse sind darauf ausgerichtet, wie auch unsere Bodenabfertigungsteams und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Terminals alles daran setzen, jede einzelne Maschine pünktlich zur Startbahn rollen zu lassen. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass besonders späte Maschinen vom einsetzenden Nachtflugverbot betroffen sein können. Neben Streiks ist schlechtes Wetter in den Nachmittags- und Abendstunden hierbei der größte Risikofaktor. Wenn es stark schneit, es sehr neblig ist, starker Wind weht oder ein heftiges Sommergewitter über der Region niedergeht, muss der Flugbetrieb unter Umständen zeitweilig eingestellt oder die Anzahl der Starts und Landungen reduziert werden. Aber es gibt auch andere Herausforderungen: 2014 sorgten allein 3 Fliegerbomben aus dem Zweiten Weltkrieg, die bei Bauarbeiten an der Autobahn 3, im neuen Flughafen-Stadtteil Gateway Gardens und auf der Offenbacher Hafensinsel gefunden wurden für

stundenlange Betriebspausen. Alle 3 Fundorte lagen direkt unterhalb der An- bzw. Abfluglinien, die während der Entschärfung durch den Kampfmittelräumdienst gesperrt werden mussten.

Feldbetten und Zahnbürsten

Liegt der Verspätungsgrund nicht im Einflussbereich der Airline, kann sie eine Ausnahmegenehmigung* beantragen. Wird diese nicht bewilligt, müssen die Passagiere die Zeit bis zur ersten Startmöglichkeit am nächsten Morgen in Frankfurt verbringen. Die Airlines bringen sie meist in Hotels in der näheren Umgebung unter. Bleiben mehrere Maschinen stehen und es gibt keine freien Betten mehr, sorgen wir für Schlafplätze in verschiedenen Terminal-Bereichen. Die Passagiere verlassen in der Regel den Transitbereich nicht und werden beispielsweise in den Verbindungsgang des C/D-Riegels begleitet, um die Zeit bis zum Start so gut es geht zu verbringen. Dort stehen Versorgungsstationen mit kleinen Snacks und Getränken bereit. Feldbetten werden aufgestellt, weiche Auflagen, Decken und Kissen verteilt. Einige Airlines statten ihre

Passagiere mit Gutscheinen aus, damit sie in den rund um die Uhr geöffneten Restaurants in den Terminals essen können.

Der diensthabende Terminal Duty Manager ist verantwortlich für die Organisation der Notversorgung. Zusammen mit einem kleinen Team aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Nachtschicht kümmert er sich um die unfreiwilligen Übernachtungsgäste und versucht, die missliche Situation so erträglich wie möglich zu gestalten. Jeder Passagier bekommt ein „Übernachtungs-Kit“, das unter anderem eine Zahnbürste, Waschgel und ein Handtuch enthält. Für Babys werden Windeln und Gläschen mit Brei vorgehalten. Bis zu 500 Menschen können auf den eigens dafür vorgesehenen Flächen untergebracht werden.

Care-Team für besondere Fälle

Um Passagiere auch in Ausnahmesituationen – wenn die Flugzeuge beispielsweise durch schlechtes Wetter oder Streiks nicht starten können – bestmöglich zu unterstützen, haben wir für das Terminal 1 in Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa ein so genanntes Hallenfarbkonzept entwickelt. Jede Farbe steht für einen klar definierten Abfertigungsprozess. Unser Basic Assistance Team unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Terminalbetriebs in solchen Sondersituationen. Die Flughafenbeschäftigten tragen dann im Terminal 1 den Farbcodes entsprechende farbige oder – in anderen Bereichen – magentafarbene Westen und helfen den Reisenden bei der Orientierung. Weitere Beschäftigte engagieren sich im Special Assistance Team. Sie übernehmen zum Beispiel bei Flugunfällen, aber auch bei Katastrophen in Urlaubsregionen wie dem Tsunami im Indischen Ozean 2004 oder der Havarie der Costa Concordia 2012 unter anderem die psychosoziale Erstbetreuung der (unverletzten) direkt betroffenen Passagiere und der Abholer in den Terminals, und geben Informationen oder wichtige Kontaktdaten weiter. Alle Teams gehören zum sogenannten Care-Team, einem Baustein des Notfallmanagements von Fraport. Es setzt sich aus rund 200 freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Bereiche und dem Tochterunternehmen Fraport Security Services GmbH (FraSec) zusammen. Sie engagieren sich über ihr originäres Aufgabengebiet hinaus in Not- und Sondersituationen für den Flughafenbetrieb. Für diesen Zweck sowie die vorab notwendigen Schulungen werden sie von ihrer Dienststelle freigestellt.

* Ausnahmegenehmigungen für einen Start zwischen 23 und 0 Uhr werden vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung erteilt. Dafür darf der Grund für die Verspätung nicht im Einflussbereich der Airline liegen, ein technischer Defekt ist also nicht ausreichend. Nach 0 Uhr werden keine verspäteten Landungen oder Starts zugelassen, verfrühte Landungen vor 5 Uhr sind ebenfalls nicht erlaubt. Ausnahmen gelten allein für medizinisch notwendige Flüge wie z. B. Organtransporte sowie Notlandungen.



Tiere übernachten in der Animal Lounge

Ist ein Frachtflieger betroffen, verhält es sich ähnlich wie mit Passagierflugzeugen. Die Airline muss entscheiden, ob sie eine Ausnahmegenehmigung beantragt. Bleibt das Flugzeug in Frankfurt, wird es je nach Beschaffenheit der Fracht in der Regel nicht entladen. Die Crew fährt in ein Hotel und je nachdem wie der neue Flugplan und die Ruhezeiten des Personals aussehen, geht der Flug am nächsten Tag auf die Strecke. Anders verhält es sich mit „besonderer Ladung“. Dazu zählen vor allem lebende Tiere und Güter, die nicht über Nacht im Flugzeug bleiben können, beispielsweise Lebensmittel. Ist solche Fracht an Bord, wird sie auf Anweisung des Airline-Vertreters wieder entladen und zu den dafür vorgesehenen Standorten gebracht. Tiere übernachten am Flughafen Frankfurt in der Animal Lounge, verderbliche Güter werden im Perishable Center gelagert. An beiden Orten sorgen wir für die räumlichen und klimatischen Bedingungen, die beispielweise für teure Sportpferde oder empfindliches Obst nötig sind. So ist sichergestellt, dass die besondere Fracht am Folgetag neu in den Flieger geladen werden kann und unbeschadet ihren Bestimmungsort erreicht.

Auswirkungen des Nachtflugverbots

seit Einführung (November 2011–Dezember 2014)

411

in FRA gebliebene Flüge

Nov. + Dez. 2011
25

Gesamt 2012
185

Gesamt 2013
117

Gesamt 2014
84

46.032

in FRA gebliebene Passagiere
(0,025 % Anteil gemessen an
Gesamtpassagierzahl)

Nov. + Dez. 2011
2.625 (0,031 %)

Gesamt 2012
21.664 (0,038 %)

Gesamt 2013
12.279 (0,021 %)

Gesamt 2014
9.464 (0,016 %)

Schallschutz



Lärm reduzieren, Anwohner schützen



Der zivile Luftverkehr ermöglicht weltweite Mobilität, steht für die Erfüllung vielfältiger Bedürfnisse und ist elementar für die Wirtschaft, national wie global. Ein Flughafen, der in der Nähe eines Ballungsraums liegt, bedeutet aber auch eine Belastung für die Anwohner. An unserem Hauptstandort Frankfurt steht Fraport daher im Spannungsfeld zwischen der Verantwortung für zehntausende Arbeitsplätze sowie der wirtschaftlichen Bedeutung ihres größten Flughafens für die Exportnation Deutschland und für die Prosperität der Rhein-Main-Region einerseits und der Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Flughafennachbarschaft andererseits.

Um die Belastung in Zahlen zu fassen und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen zu prüfen, dokumentiert Fraport bereits seit 50 Jahren den Fluglärm. Mittlerweile liefern 28 stationäre und 3 mobile Anlagen die Datenbasis zur Beurteilung der Lärmbelastung in den

umliegenden Gebieten. Unser Ziel ist, durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die im Genehmigungsverfahren für den Flughafenausbau 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.

Mit Satellithilfe präzise anfliegen

Mit der Inbetriebnahme der Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS) im Berichtsjahr ermöglicht der Flughafen Frankfurt als erstes internationales Luftverkehrsdrehkreuz in Europa satelliten-gestützte Präzisionsanflüge. Gemeinsam mit

unseren Projektpartnern Deutsche Flugsicherung (DFS) und Lufthansa erhoffen wir uns von GBAS einen wichtigen Beitrag zu mehr Effizienz und zu lärmarmen Anflugverfahren. Bis zu 49 unterschiedliche Anflugrouten auf unsere 3 Landebahnen werden von nur einer GBAS-Station unterstützt. Dies eröffnet neue Möglichkeiten zur Entlastung von Siedlungsschwerpunkten. Um das System zu nutzen, ist neben der Technik am Boden eine entsprechende Ausrüstung der Flugzeuge notwendig. 2013 war das bei 4% aller Flugbewegungen der Fall. Wir gehen davon aus, dass in den nächsten 10 Jahren der Anteil der Flugbewegungen, bei denen die Flugzeuge für das GBAS-System ausgerüstet sind, auf rund 52% anwächst. Ende 2014 wurde das System erfolgreich vom Probe- in den Regelbetrieb übernommen.

Mit MAR testet die DFS seit 2014 noch ein weiteres Anflugverfahren am Flughafen Frankfurt.



Die Abkürzung steht für „Modified Arrival Routes“ („modifizierte Anflugstrecken“). Das neue Verfahren ist mit einer Anhebung der Mindestflughöhen vor und auf dem ersten Teil der nördlichen und südlichen Gegenanflugrouten um bis zu 2.000 Fuß (rund 600 m) verbunden. Aufgrund der größeren Flughöhen wird die Bevölkerung unter diesen Anflugbereichen ebenso entlastet.

Gebündelte Abflüge schaffen Lärmpausen

Ein weiteres Beispiel für den aktiven Schallschutz ist das Verfahren „Dedicated Runway Operations“ (DROps) zur Lärminderung im Abflugbereich durch alternierende Bahnennutzung. Dieses 2013 in den Regelbetrieb übernommene Verfahren sieht in den Morgenstunden von 5 bis 6 Uhr eine betriebsrichtungsabhängige Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen bzw.

Aktiver Schallschutz

- 1 Lärmpausen schaffen**
Mit dem DROps-Verfahren werden stark belastete Wohngebiete in besonders sensiblen Zeiträumen entlastet. Dafür werden Starts auf bestimmte Bahnen beziehungsweise Routen gebündelt.
- 2 Siedlungsschwerpunkte umfliegen**
Um möglichst viele Gebiete zu entlasten, werden An- und Abflugrouten optimiert oder neu entwickelt. Dazu dient auch die Installation einer satellitengestützten Präzisionsanflughilfe, um höhere und lärmärmere Anflugverfahren zu ermöglichen.
- 3 Höher fliegen**
Die Gegenanflüge werden von 3,0° auf 3,2° angehoben. Durch den erhöhten Gleitwinkel wird der Schall gemindert.
- 4 Leiser fliegen**
Durch lärmabhängige Entgelte für Starts und Landungen wird ein Anreiz geschaffen, leisere Flugzeuge zu nutzen.

Passiver Schallschutz

- 5** Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gehören der Umbau von Fenstern, Rollladenkästen, Dächern und Wänden sowie die Installation von Lüftern. Welche der möglichen Maßnahmen zum Einsatz kommen, hängt von den baulichen Voraussetzungen der Immobilie ab.

Abflugrouten vor. Dieses System schafft Lärmpausen für die Anwohner im Umfeld der nicht genutzten Routen. Da die Flugzeuge auf den Parallelbahnen in Abhängigkeit von der Windrichtung entweder in Richtung Westen oder Osten starten, existiert jeweils eine eigene DROps-Systematik für den jeweiligen Flugbetrieb, in die auch die Abflüge von der Startbahn West einbezogen sind. Allerdings kann es wegen Baumaßnahmen auf dem Bahnsystem passieren, dass das Verfahren an einzelnen Tagen nicht angewendet werden kann. Voraussichtlich im April 2015 wird

ein modifiziertes DROps-Verfahren in Form der „Lärmpausen-Modelle“ im Probebetrieb eingeführt. Es soll durch alternierende Bahnennutzungen – auch bei Landungen – Lärm-entlastungen in der Nachtzeit ermöglichen. Jedoch können auch hier betriebliche oder infrastrukturelle Erfordernisse zum Aussetzen des Verfahrens führen.



Einfluss von Fluglärm gemessen

Im Auftrag der Gemeinnützigen Umwelthaus GmbH (UNH) in Kelsterbach, einer Tochtergesellschaft des Landes Hessen, untersuchen Experten seit April 2011 die Wirkung von Verkehrslärm. Finanziert wird die NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“)-Studie vom Land Hessen, den Kommunen, der Deutschen Lufthansa, dem UNH und der Fraport AG. Im Rahmen des dritten Moduls wurde der Einfluss von Fluglärm auf die Leseleistung von Kindern ermittelt – losgelöst von anderen Faktoren wie dem sozioökonomischen Status der Eltern oder der Unterrichtsqualität. Zwar wurde ein geringer, jedoch messbarer Einfluss von Fluglärm auf die Leseleistung festgestellt, dennoch liegt sie im Bundesdurchschnitt. Eine direkte Auswirkung des Fluglärms auf die sogenannten Vorläuferfähigkeiten des Lesens, wie etwa das Hörverständnis, wurde nicht nachgewiesen.

Insgesamt schätzen Kinder und Eltern die gesundheitsbezogene Lebensqualität und das Wohlbefinden in der Region als sehr hoch ein. Die Studie ergab, dass sich die Kinder an allen untersuchten Standorten wohl fühlen, gesund sind und gern zur Schule gehen. Dies gilt auch für Kinder in den vergleichsweise höher fluglärmbelasteten Gebieten. Allerdings gaben Lehrkräfte dort an, dass Fluglärm den Unterricht beeinträchtigt. Über ein Drittel der Kinder an solchen Schulen verstehen ihre Lehrerinnen und Lehrer manchmal schlecht. In der Studie konnte aber nicht berücksichtigt werden, dass Fraport seit der Datenerhebung im Jahr 2012 den aktiven und passiven Schallschutz gemeinsam mit seinen Partnern weiterentwickelt und ausgebaut hat. Die neu vorliegenden Erkenntnisse der NORAH-Studie werden nun genutzt, um die verschiedenen Maßnahmen noch zielgerichteter einzusetzen.



Weitere Informationen finden Sie im Internet bei www.fraport.de/nachhaltigkeit unter „Schallschutz, Fluglärm, Flugbetrieb“.

Ein Problem – vielfältige Lösungen

Wer sich über den Flugbetrieb ärgert, bringt dies mit einer Fluglärmbeschwerde zum Ausdruck. Täglich gehen rund 7.250 davon beim Fraport-Nachbarschaftsdialog ein. 95 % davon sind automatisiert erstellte Prüfanfragen, das heißt, sie werden online von einer Software automatisch abgeschickt. Der Rest wird individuell abgegeben – vornehmlich per E-Mail. Fraport geht jedem einzelnen Hinweis nach und untersucht auch in Eigeninitiative auffällige Flüge. Alle fraglichen Flugbewegungen werden mit den Werten der Lärmmessanlagen und gegebenenfalls mit den Flugverlaufsdarstellungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) abgeglichen. Wurden z. B. vorgeschriebene Flugrouten nicht eingehalten, leiten wir die Informationen an den Fluglärmschutzbeauftragten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) weiter. Dort werden die Kursgenauigkeit und der Höhenverlauf geprüft. Zudem wird festgestellt, ob die für den Flughafen Frankfurt geltenden lärmindernden An- und Abflugverfahren eingehalten wurden. Hat der Pilot sich falsch verhalten, beantragt die DFS ein Ordnungswidrigkeitsverfahren beim Luftfahrt-Bundesamt.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Schallschutzteams kümmern sich aber auch um Anfragen zum passiven Schallschutz. Dieser hat das Ziel, durch bauliche Maßnahmen den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Am Standort Frankfurt hat Fraport umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für rund 86.000 Haushalte. Deren Anspruchsberechtigung ist über einen Lärmschutzbereich definiert, der von der hessischen Landesregierung nach den strengsten Fluglärmgesetz-Regeln festgelegt wurde. Diese Ansprüche werden von uns in vollem Umfang erfüllt. Darüber hinaus haben wir gemeinsam mit der hessischen Landesregierung einen Regionalfonds in Höhe von 265 bis 270 Mio € aufgelegt, mit dem weitergehende Maßnahmen finanziert werden.

Eine Folge der Erweiterung des Flughafens Frankfurt um die Landebahn Nordwest ist die Einführung zusätzlicher An- und Abflugrouten. Davon sind besonders diejenigen Eigentümerinnen und Eigentümer betroffen, die vor der raumordnerischen Entscheidung eine Immobilie gekauft oder gebaut haben und deren Haus oder Wohnung nun in der Einfugschneise der neuen Landebahn liegt. Fraport hat deshalb das Casa-Programm aufgelegt und Eigentümerinnen und Eigentümern von Wohnimmobilien in Raunheim,

die mit weniger als 350 m Höhe überflogen werden, Ausgleichszahlungen angeboten. In bestimmten Gebieten in Flörsheim und Kelsterbach, wo Flugzeuge mit weniger als 350 m Höhe die neue Landebahn Nordwest ansteuern, bot Fraport zudem an, die Wohnimmobilien zu kaufen. 2012 erweiterten wir im Rahmen der „Allianz für mehr Lärmschutz 2012“

den Geltungsbereich für die Ankaufsoption auf die sogenannten Übergangszonen. Das Maßnahmenvolumen wurde hierfür auf über 100 Mio € aufgestockt und die Antragsfrist bis Ende Oktober 2014 verlängert. Mittlerweile hat Fraport 250 Wohneinheiten gekauft und vermietet sie weiter, wobei für das Jahr 2014 im Durchschnitt nur rund 3% Leerstand zu

verzeichnen ist. Außerdem wurden in Raunheim insgesamt 122, in Flörsheim bisher 144 Ausgleichszahlungen geleistet. Weitere Anträge auf Ankauf und Ausgleichszahlung werden noch bearbeitet (Stand Dezember 2014).



3 Fragen an Manfred Ockel

- > **Bürgermeister von Kelsterbach**
- > **Vorstandsmitglied in der Fluglärmkommission**
- > **Co-Vorsitzender des Expertengremiums Aktiver Schallschutz im Forum Flughafen und Region**
- > **Mitglied im Verwaltungsrat der Gemeinnützige Umwelthaus GmbH (Umwelt- und Nachbarschaftshaus Kelsterbach)**

Warum engagieren Sie sich für den Schallschutz?

Mobilität ist ein wichtiger Motor unserer Wirtschaft und ein Grundbedürfnis der Menschen. Der Verkehr verursacht jedoch viele Probleme, die Mensch und Umwelt schädigen. Im Ballungsraum Frankfurt spielt dabei der Luftverkehr eine große Rolle. Aufgrund des Ausmaßes des Verkehrs ist Schallschutz für mich eine gesellschaftliche Aufgabe, das heißt alle Beteiligten sind aufgefordert, daran mitzuarbeiten. Als Vertreter der Städte und Kommunen liegt es deshalb in unserer Verantwortung, an dieser Aufgabe mitzuwirken, um zu einem vernünftigen Ausgleich zwischen Mobilität und Schallschutz zu kommen. Oberstes Ziel muss es dabei sein, mögliche Gesundheitsgefahren auszuschließen.

Wie bringen Sie sich in den zahlreichen Gremien ein?

Zunächst wird einem bei der Gremienarbeit in der „Fluglärmkommission“ als auch im „Forum Flughafen und Region“ und insbesondere im „Expertengremium Aktiver Schallschutz“ schnell klar, dass Schallschutz ein gleichermaßen komplexes wie kompliziertes Themenfeld ist. Einfache Lösungen sind leider nur selten zu finden. Aus meiner Sicht ist es deshalb notwendig, beim Schallschutz einen langen Atem zu entwickeln; Fragen und Probleme immer wieder anzusprechen, die verantwortlichen Akteure von Flugsicherung, Fluggesellschaften, Flughafenbetreiber und Behörden zu fordern und zu motivieren, Vorschläge und Lösungen zu entwickeln, um die Lärmbelastungen des Luftverkehrs zu verringern.

Wie profitieren die Flughafennachbarn beziehungsweise die Kelsterbacher Bürger von Ihrem Engagement?

Das ist natürlich schwierig zu beantworten, und alleine kann man beim Thema Schallschutz nur schwer etwas erreichen. Aber ich glaube, dass es uns in den letzten Jahren gelungen ist, dem Lärmschutz in Frankfurt insgesamt eine größere Bedeutung zukommen zu lassen. Bei vielen Themen des Aktiven Schallschutzes beispielsweise hat Frankfurt eine Vorreiterrolle eingenommen. Wir sehen das an den Anfragen von anderen Flughafenstandorten, die sich über die Entwicklungen in Frankfurt informieren. Wenngleich diese Anstrengungen noch nicht überall immer für die Anwohner spürbar sind, so sehe ich dennoch die Chancen und Möglichkeiten der Gremienarbeit, die Lärmbelastungen für die Menschen um den Flughafen Frankfurt zu reduzieren.

Umwelt

Energieeffizient das Klima schützen

Etwa 2% der vom Menschen weltweit verursachten CO₂-Emissionen werden von der International Energy Agency dem zivilen Flugverkehr zugerechnet. Der Flughafenbetrieb selbst hat – im Gegensatz zu den Luftverkehrsträgern, das heißt den Fluggesellschaften – daran nur einen sehr geringen Anteil. Die zunehmende Konzentration von CO₂ und anderen Treibhausgasen in der Atmosphäre wird im Wesentlichen für steigende Durchschnittstemperaturen auf der Erde verantwortlich gemacht, mit den bekannten, teilweise drastischen Folgen für Mensch und Natur. Selbst die kleinste Maßnahme hilft dabei, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und damit das Klima und unseren Lebensraum zu schützen. Gerade an einer internationalen Luftverkehrsdrehkreuz wie dem Flughafen Frankfurt können mit kleinen Maßnahmen mehrere tausend Tonnen des Treibhausgases eingespart werden. Energie effizient nutzen, den Verbrauch reduzieren und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten – das hat sich Fraport schon seit geraumer Zeit auf die Fahnen geschrieben. In Zahlen bedeutet das, die CO₂-Emissionen, die die Fraport AG selbst

verantwortet, bis zum Jahr 2020 am Standort Frankfurt pro Passagier beziehungsweise pro 100 kg Fracht gegenüber dem Jahr 2005 um 30% zu senken. Damit korrespondiert das zweite Ziel: Die absoluten CO₂-Emissionen sollen im Jahr 2020 238.000 t nicht übersteigen.

Verbräuche messen und gezielt gegensteuern

Um hohe Energieverbräuche und ihre Ursachen zu identifizieren und Energieeffizienzmaßnahmen zu initiieren, haben wir unsere Datengrundlage verbessert. Seit dem Jahr 2013 werden die Werte der Energieverbräuche und der CO₂-Emissionen verursachungsgerecht aus SAP generiert und monatlich für weitergehende Analysen zur Verfügung gestellt.

Fraport bringt seine Klimaberichterstattung auch extern im Carbon Disclosure Project (CDP), der weltweit führenden Klima-Reporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Sie analysiert Unternehmen und ihre Strategien

im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting. Fraport beteiligt sich seit 2006 am CDP und wurde bereits zum fünften Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index der DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) aufgenommen, der die besten 10% der teilnehmenden Unternehmen listet. Fraport ist eines von 2 Unternehmen aus dem Sektor „Transportation“, die in diesem Index gelistet sind.

GreenTec Award für E-Mobilitätsprojekt

„E-PORT AN“, ein gemeinsames Vorhaben von Fraport, Lufthansa, dem Land Hessen und der „Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“, gewann 2014 den GreenTec Award in der Kategorie Luftfahrt. Er gilt als der größte europäische Umwelt- und Wirtschaftspreis. Das Ziel der verschiedenen, unter dem Dach von „E-PORT AN“ gebündelten Projekte ist die Reduktion von CO₂-Emissionen bei der Flugzeugabfertigung. Es sollen verstärkt alternative Antriebstechniken getestet werden. Die Bandbreite reicht von Flugzeugschleppern

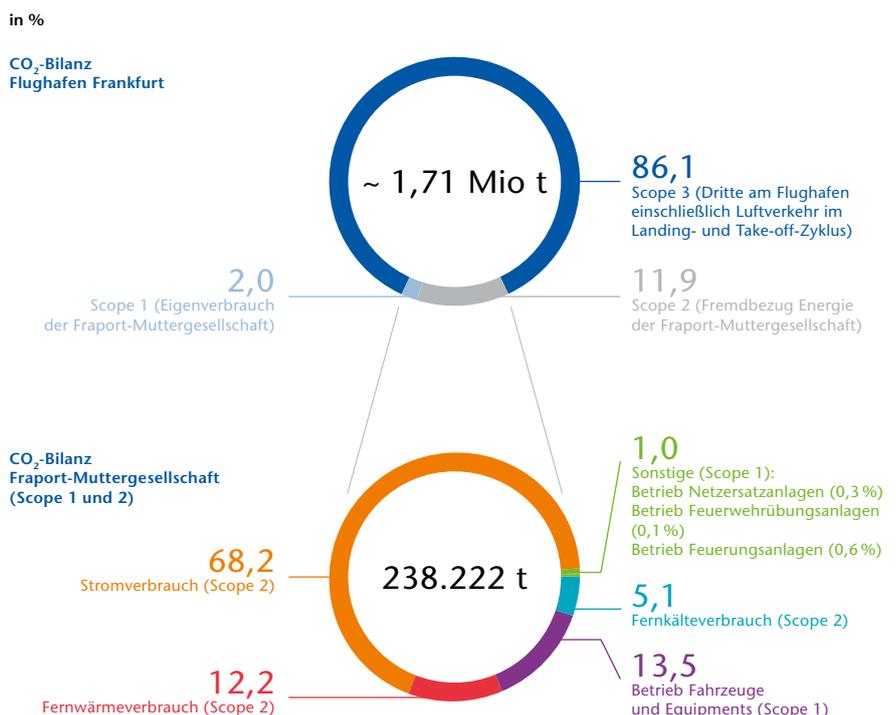
Energiemanagement in Terminals, Gebäuden und Anlagen

Unsere Vorgaben bezüglich der Energiekosten in unseren Terminals haben wir bewusst ehrgeizig bestimmt. Ausschlaggebend für die Zielerreichung ist die Steigerung der Energieeffizienz im Betrieb der Terminals, Gebäude und Anlagen – etwa 86 % der CO₂-Emissionen der Fraport AG werden in diesen Bereichen verursacht. Deshalb tauschen wir seit 2007 sukzessive die Lüftungsanlagen im Terminal 1 aus. Bis zum Jahr 2020 werden wir mit etwa 5.500 t CO₂ den überwiegenden Teil des gesamten Einsparpotenzials der Fraport AG für diesen Zeitraum ausgeschöpft haben. Die energetische Optimierung von Service- und Verwaltungsgebäuden spart rund 4.000 t CO₂ ein. Weitere energiesparende Verfahren umfassen eine nutzungsabhängige Steuerung der Terminalbeleuchtung, den Einsatz von LED-Lampen in der Frachtumschlagshalle der Tochter Fraport Cargo Services und die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Hier soll der Energieverbrauch beispielsweise durch Verringerung der Reibungskräfte bei den Gurten, durch den Einsatz effizienterer Antriebe sowie durch Teilabschaltungen von Anlagenbereichen in Leerlaufzeiten gesenkt werden. Nach Abschluss der Maßnahmen im Jahr 2018 erwarten wir im Bereich der Gepäckförderanlage eine Einsparung von 2.000 t CO₂-Emissionen.

mit dieselektrischem Hybrid-Antrieb über rein batterieelektrisch angetriebene Palettenhubwagen zur Flugzeugbeladung sowie Elektro-Kleinbusse bis zur Passagiertreppe mit Solarstromversorgung. Darüber hinaus wurden insgesamt 21 E-Pkw unter anderem in Carpools für Beschäftigte integriert. Eine in die Fassade der Fraport-Unternehmenszentrale integrierte Fotovoltaikanlage liefert den Strom für die im dortigen Carpool stationierten E-Fahrzeuge.

„E-PORT AN“ ist Teil der Aktivitäten im Rahmen des Förderprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Forschungsschwerpunkte von E-PORT AN liegen auf der Ermittlung des Energiebedarfs im Alltagseinsatz, der Optimierung der Batteriedimensionierung und -lebensdauer. Zudem werden die Auswirkungen des großflächigen Einsatzes von Elektrofahrzeugen auf die Dimensionierung des Stromnetzes am Flughafen betrachtet.

CO₂-Footprint Flughafen Frankfurt und Fraport-Muttergesellschaft 2014



Rot löst, Grün schützt

Zur Enteisierung der Flugzeuge setzt die dafür verantwortliche Fraport-Beteiligungsgesellschaft N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (N*ICE), ein Gemeinschaftsunternehmen von Fraport und Servisair, ein Gemisch aus Propylenglykol und unterschiedlich hohem Wasseranteil ein. Die rote Flüssigkeit löst Eis und Schnee von den Flächen und Steuerelementen ab, die grüne versieht das Flugzeug mit einem Wiedervereisungsschutz, der, abhängig von der Außentemperatur und eventuellem Niederschlag, bis zum Start anhält. Ist es sehr kalt und die Vorhaltezeit des Wiedervereisungsschutzes ist abgelaufen, muss der Schutz erneuert werden. Um dem Umweltgedanken noch besser Rechnung zu tragen, setzt N*ICE seit dem Winter 2012/13 in allen 58 Fahrzeugen das innovative N*ICE Advanced De-Icing System (NAD) ein. Mit separaten Tanks für Wasser und Enteisierungsmittel sowie einem modernen Mixsystem kann das bei De-Icing und Anti-Icing benutzte Gemisch den vorherrschenden Bedingungen temperaturgenau angepasst werden. Zur Enteisierung der Flugbetriebsflächen am Flughafen Frankfurt benutzt Fraport entsprechend der Witterung dosiertes Kaliumformiat. Alle Mittel sind in kurzer Zeit biologisch gut abbaubar und erfüllen strenge Umweltauforderungen.





Regenwasser nutzen, Grundwasser schützen

Aus dem Betrieb eines großen Flughafens resultieren ein hoher Wasserbedarf sowie eine hohe Abwassermenge. Beim Umgang mit dem „Schutzgut Wasser“ berücksichtigt Fraport alle Aspekte moderner Wasserwirtschaft. Dies betrifft sowohl den Wasserverbrauch als auch die Qualität des Wassers, das über das Areal des Flughafens in das Ökosystem eingeleitet wird. Mit über 550 Grundwassermessstellen auf dem Flughafen Frankfurt und in seinem direkten Umfeld überwachen wir in Zusammenarbeit mit den Behörden die Beschaffenheit des Grundwassers und stellen die Einhaltung vorgegebener Grenzwerte sicher.

Das Trink- und Brauchwassernetz am Flughafen Frankfurt hat eine Gesamtlänge von 130 km. Das Trinkwasser wird aus der rund 3 km nördlich gelegenen Brunnenanlage Hinkelstein bezogen. Das Brauchwasser erhalten wir aus Regenwasseraufbereitungsanlagen in der CargoCity Süd, im Terminal 2 und beim Flugsteig A-Plus sowie aus eigenen Grundwasserbrunnen und als aufbereitetes Mainwasser. Wir verwenden es in Sprinkleranlagen, Toilettenspülungen und für die Beregnung von Grünanlagen. In der CargoCity Süd ist die Brauchwasserversorgung flächendeckend ausgebaut. Im Norden wird das Terminal 2 bereits mit Brauchwasser versorgt, das Terminal 1 und die benachbarten Bürogebäude sind zu 70% angeschlossen. Die vollumfängliche Versorgung ist bis 2016 geplant.

Wir wollen aber nicht nur Trink- durch Brauchwasser ersetzen, sondern auch Wasser grundsätzlich sparsam verwenden. Die größten Einsparungen erreichten wir bisher mit dem durchgängigen Einsatz von Wassersparteknik in Waschbecken-Armaturen und Toilettenspülungen. Auch in technischen Bereichen wird Wasser beispielsweise durch die Verwendung von Kreislaufsystemen bei Fahrzeugwaschanlagen eingespart.

300 km Kanäle für Schmutz- und Regenwasser

Fraport betreibt für Schmutz- und Niederschlagswasser zwei getrennte Kanalsysteme. Dadurch vermeiden wir eine Überlastung der Kläranlagen bei starken Regenfällen. Das Schmutzwassersystem hat eine Kanallänge von rund 100 km und enthält die Abwässer aus Toilettenanlagen, Kantinen, Restaurants, Waschstraßen, Flugzeugtoiletten und Flugzeugwäschen. Das Schmutzwasser aus dem nördlichen Teil des Flughafens wird in den Kläranlagen Frankfurt-Sindlingen und Frankfurt-Niederrad gereinigt. Im Südbereich des Flughafens betreibt Fraport eine eigene Kläranlage. Weitere 200 km Kanäle nehmen zum Beispiel das Regenwasser vom Vorfeld, von Flugzeugpositionen, Enteisungsflächen, Straßen, Parkplätzen und Dächern auf. Es durchfließt verschiedene Sicherheitseinrichtungen und Filtersysteme und wird anschließend in den Main, den Gundbach oder in Versickerungsanlagen geleitet.

In den vergangenen 14 Jahren stieg der Brauchwasseranteil am Gesamtwasserverbrauch der Fraport AG am Flughafen Frankfurt von 11 auf 24% (2014), im Jahr 2011 und 2013 sogar auf 25%.

Gesellschaft

Aktiv für die Region



Am Standort Frankfurt fühlt sich Fraport der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Deshalb unterstützen wir beispielsweise regionale Kinder- und Jugendprojekte, Initiativen für Menschen mit Migrationshintergrund, Minderheiten sowie sozial Benachteiligte. Besonders aktiv ist Fraport dort, wo Vereine und Freiwilligenorganisationen zur Durchführung ihrer Arbeit auf Hilfe angewiesen sind. Seit vielen Jahren fördern wir gemäß unserem Leitmotiv „Aktiv für die Region“ unterschiedliche soziale, sportliche und kulturelle Projekte in der Umgebung des Flughafens Frankfurt. Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bildet die geografische Grenze für unsere Förderaktivitäten. Mit der Inbetriebnahme der neuen Fluggrouten ist das entsprechende Gebiet größer geworden. Über 1.600 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen haben wir im Jahr 2014 durch Spenden oder Sponsoringsengagements in Höhe von insgesamt 5,2 Mio € unterstützt.

In der Region Rhein-Main ist Fraport einer der größten Förderer des Sports; das Engagement umfasst sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die

FRAPORT SKYLINERS oder Eintracht Frankfurt. Bei beiden Vereinen unterstützen wir neben den Bundesliga-Teams auch den Nachwuchs sowie Projekte zur motorischen Entwicklung und sozialen Integration von Kindern.

Kreativ im „Kinder Kunst Klub“

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport unter anderem für das Rheingau Musik Festival und die Weilburger Schlosskonzerte. Durch langfristige Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung fördern wir kunstpädagogische Programme wie den „Kinder Kunst Klub“. In der „Sommerakademie“ entdecken Jugendliche auf dem Weg ins Berufsleben ihr kreatives Potenzial.

Das Engagement für die Berufsbildung hat bei der Fraport AG Tradition. Seit den 1980er-Jahren werden regionale Ausbildungsprojekte aus Gesellschaftsmitteln gefördert. Um diese Aktivitäten auf eine dauerhaft gesicherte finanzielle Grundlage zu stellen, wurde im Juli

1999 die Stiftung ProRegion gegründet. Mit den Erträgen aus ihrem Stiftungsvermögen in Höhe von 6,1 Mio € unterstützt sie vorrangig Projekte, Institutionen und Einrichtungen, die in der Rhein-Main-Region die Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit junger Menschen verbessern. Weitere Mittel fließen in die Schaffung neuer und den Erhalt bestehender Ausbildungsplätze sowie in die Ausstattung von Ausbildungsstätten. 2014 hat sie insgesamt über 400.000€ bewilligt. Eine weitere Stiftung wurde 1986 auf Initiative des damaligen Vorstandsvorsitzenden Erich Becker unter dem Namen „Flughafen Frankfurt Main Stiftung“ ins Leben gerufen und im Jahr 2004 ihm zu Ehren in „Erich-Becker-Stiftung“ umbenannt. Ihr Zweck ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung zu den Themen Luftverkehr, Mobilität und Logistik. Mit den stabilen Erträgen aus ihrem Kapital von rund 1,5 Mio € finanziert die Stiftung Diplomarbeiten, Dissertationen, Habilitationen und weitere Projekte. Seit 1988 wurden hierfür Mittel in Höhe von rund 3 Mio € bewilligt.



Erholung im Ballungsraum

Mit der Förderung des Regionalparks Rhein-Main leistet Fraport einen Beitrag dazu, mitten im Ballungsraum eine Erholungs- und Erlebnislandschaft aufzubauen. Stück für Stück entsteht seit einigen Jahren ein Wegenetz, das Landschaften, historische Gärten, Monumente der Industriekultur und Parks miteinander verbindet und so den Freizeitwert der Region erhöht. In diesem Naherholungsgebiet können Besucher die Frankfurter Umgebung zu Fuß oder mit dem Rad erkunden. Seit 2012 findet jährlich das Mobilitätsfestival „Fraport Regionalpark Open“ statt. 2014 stand das Thema Fahrradmobilität im Fokus und damit die Frage, welche Rolle das Fahrrad in der Zukunft im Ballungs- und Naherholungsraum des Rhein-Main-Gebiets spielen wird. Der Regionalpark RheinMain wird aus Mitteln des Umweltfonds gefördert, mit dem Fraport seit 1997 Natur- und Umweltschutzprojekte, Forschung und Umweltbildung unterstützt. Seit der Gründung des Umweltfonds wurden mehr als 850 Projekte mit insgesamt knapp 35 Mio € gefördert.

Päckchen für Kinder in Ungarn und Rumänien

Seit vielen Jahren reist Fraport-Mitarbeiter Helmut Hofmann mit weiteren Beschäftigten des Konzerns zu Kinderheimen nach Ungarn und Rumänien und bietet dort seine Hilfe an. Traditionell packen Fraport-Beschäftigte jährlich zu Weihnachten Päckchen für Kinder in Waisenhäusern, Behinderteneinrichtungen und armen Familien in den beiden Ländern. 2014 kamen insgesamt 7.025 Pakete zusammen, nicht zuletzt dank der Beteiligung von Beschäftigten des Hessischen Rundfunks und des ZDF, den Behindertenwerkstätten Kaltenhof sowie einigen Kitas und Schulen aus der Region. Hofmann brachte die Weihnachtspakete in mehreren Touren zu den Kindern. Fraport bezahlte das benötigte Benzin und stellte einen Teil der Fahrzeuge zur Verfügung. Auf seinen Fahrten wurde Hofmann schon häufig von weiteren Fraport-Mitarbeitern begleitet, Vorstandsmitglieder eingeschlossen.

Verantwortung hat viele Dimensionen

Der Flughafen Frankfurt ist ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz. Zusammen mit der ausgezeichneten Verkehrsinfrastruktur hat die Rhein-Main-Region eine hohe Standortqualität, insbesondere für Unternehmen, die auf globale Vernetzung angewiesen sind. Davon profitieren auch die rund 5,5 Mio Menschen, die in der Metropolregion rund um Frankfurt wohnen. Sie genießen nicht nur die Vorteile einer kurzen Anreise zum Flug in den Urlaub, viele von ihnen haben auch ihren Arbeitsplatz in Unternehmen, die von der Nähe zum Flughafen profitieren.

Airlines, Logistikunternehmen und nicht zuletzt die Fluggäste schätzen den Flughafen wegen seiner zentralen Lage mitten in Europa. Die hohe Nachfrage hat dazu geführt, dass von hier aus mehr internationale und interkontinentale Ziele erreicht werden, als von vielen anderen Flughäfen weltweit. Eine entscheidende Rolle spielt die Drehkreuzfunktion: Weil die Verbindungen in alle Welt so gut sind, bieten Airlines zusätzliche Flüge zu neuen Zielen an. Mehr als die Hälfte der Fluggäste steigen in Frankfurt in eine andere Maschine um.

Die Drehkreuzfunktion macht den Flughafen auch als Fracht-Umschlagplatz interessant. Rund die Hälfte der jährlich mehr als 2 Mio Tonnen Fracht wird im Bauch von Passagiermaschinen transportiert. Frachtversender nutzen am Flughafen Frankfurt das große Verbindungsangebot, um ihre Güter schnell ans Ziel zu bringen. Deshalb rangiert FRA auch bei der Luftfracht unter den weltweit wichtigsten Standorten und ist in Europa Nummer eins.

Das nützt der Export-orientierten deutschen Volkswirtschaft, die die Verbindung zu anderen Märkten braucht.

Infrastruktur sichert Arbeitsplätze

Am Flughafen selbst arbeiteten 2012 rund 78.000 Menschen in über 500 Unternehmen. FRA ist damit die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands und trägt maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in der Bundesrepublik und der Rhein-Main-Region bei. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen haben sich im Umfeld des Flughafens angesiedelt. Sie schätzen die Vorzüge der dortigen Infrastruktur und profitieren von den zahlreichen Flugverbindungen, die der Flughafen anbietet.

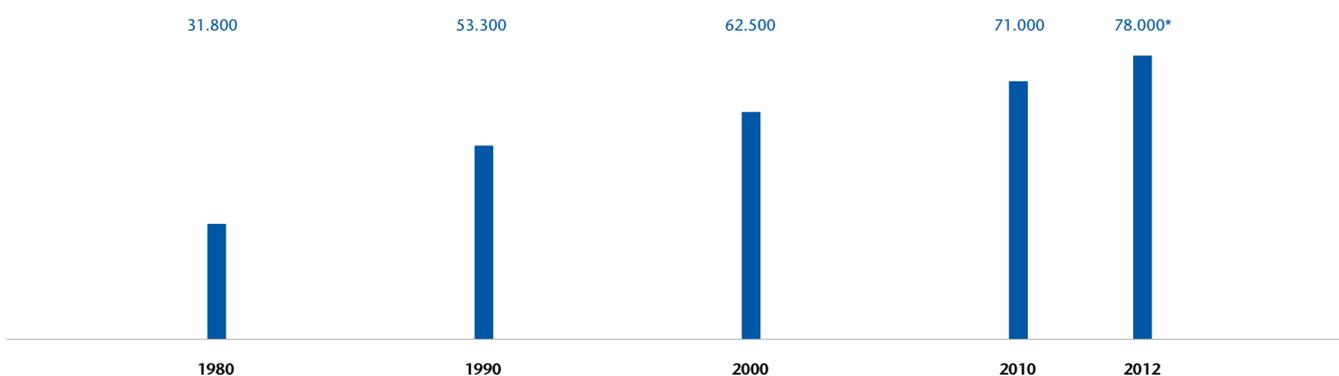
Alle am Flughafen angesiedelten Unternehmen und auch Fraport selbst geben weitere Beschäftigungsimpulse in ihrem Umfeld und ziehen unter anderem zahlreiche Dienstleister an. Dies belegt auch ein von Fraport beauftragtes Gutachten des unabhängigen schweizerischen Beratungs- und Forschungsunternehmens INFRAS. Demnach sichert Deutschlands größtes Luftverkehrsdrehkreuz rund 116.000 Arbeitsplätze bei Betrieben und Unternehmen auf dem Flughafengelände sowie bei deren Lieferanten und Dienstleistern. Das entspricht 2,9% der Gesamtbeschäftigtenzahl in Hessen. Die von diesen Beschäftigungseffekten ausgehende Wertschöpfung beträgt 9,1 Mrd € und damit 3,4% der

gesamten hessischen Volkswirtschaft. Jeder dreißigste Euro in Hessen wird derzeit direkt am oder indirekt wegen des Flughafens Frankfurt umgesetzt. Durch das Kaufverhalten der Beschäftigten von Betrieben und Zulieferern werden etwa 59.000 weitere Jobs geschaffen. Damit profitieren insgesamt rund 175.000 Menschen von den positiven ökonomischen Effekten durch den Luftverkehr in Frankfurt.

Positionierung im Wettbewerb der Standorte

Fraport engagiert sich für den Wirtschaftsstandort Frankfurt und die Metropolregion. Zu diesen Aktivitäten zählt die Mitarbeit in der „Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain“, an der sich 150 Unternehmen beteiligen. Als Mitbegründer ist Fraport hier seit 1996 aktiv und stellt die Geschäftsführung. Die Initiative arbeitet darauf hin, die Metropolregion auf wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und kultureller Ebene attraktiver zu gestalten und sie damit im Wettbewerb der Standorte bestmöglich zu positionieren. Ein Resultat der Zusammenarbeit ist das Kompetenzzentrum House of Logistics and Mobility (HOLM) an seinem Standort am Flughafen. Die Wirtschaftsinitiative ist darüber hinaus Projektpartner für die Weiterentwicklung des Regionalparks RheinMain, dem größten Förderprojekt des Fraport-Umweltfonds.

Beschäftigtenentwicklung am Flughafen Frankfurt 1980–2012



* Beschäftigtenzahl inklusive The Square und Gateway Gardens. Die Zahlen für 2014 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Metropolregion FrankfurtRheinMain



Das Kompetenzzentrum House of Logistics and Mobility (HOLM) an seinem Standort am Flughafen.

5,5 Mio

Menschen in der Metropolregion profitieren vom Flughafen Frankfurt

Standorte weltweit

Wachstum durch Kompetenz

Weltweit ist die Fraport AG an 14 Flughäfen mit Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen aktiv. Unser Portfolio als Full-Service-Anbieter beinhaltet Flughafenbetrieb und -management sowie Beratungsleistungen für alle flughafenspezifischen Bereiche wie Bodenverkehrsdienste, Terminal-, Retail- und Immobilienmanagement. Zu unseren Standorten zählen die Flughäfen in Ljubljana (Slowenien), Lima (Peru), Varna und Burgas (Bulgarien) sowie Antalya (Türkei), die wir hier exemplarisch näher vorstellen.

LJU

Ljubljana – Ljubljana Airport

Bei unserer neuen Beteiligung am Flughafen Ljubljana werden die Aktivitäten im Bereich Umwelt seit 2011 über ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 gesteuert. Die Betreibergesellschaft Ljubljana Aerodrom, d.d. hat sich vorgenommen, ökologisch verantwortungsvoll zu handeln und natürliche Ressourcen zu schonen. Um den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu reduzieren, werden seit 2013 die meisten Gebäude am Flughafen mit Erdgas statt Heizöl beheizt. Die weitere Fokussierung auf erneuerbare Energien ist bereits vorgesehen. Seit 2012 ermittelt die Betreibergesellschaft den CO₂-Footprint des Flughafens und hat 2013 die erste Zertifizierungsstufe der Airport Carbon Accreditation erreicht.

Das Abwasser des Flughafens sowie aus den Flugzeugen wird aufbereitet und die Wasserqualität von einem externen Vertragspartner überwacht. Darüber hinaus hat Ljubljana Aerodrom, d.d. für den Zeitraum 2012 bis 2015 einen Abfallmanagementplan festgelegt, der eine strenge Trennung aller Arten von Abfall vorsieht. Außerdem werden die Beschäftigten dazu motiviert, im Arbeitsalltag Ressourcen zu sparen.

Im Einklang mit den EU-Richtlinien führte Ljubljana Aerodrom, d.d. bereits 2008 die systematische Überwachung und Messung von Lärm im Umkreis des Flughafens ein. Die Ergebnisse zeigen, dass der Fluglärm unterhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte schwankt. Um die Anwohner vor dem Lärm aus dem Flughafenbetrieb zu schützen, plant Ljubljana Aerodrom, d.d. gemeinsam mit den

lokalen Behörden bis 2020 die Errichtung einer natürlichen Schallschutzbarriere.

In den Bereichen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit hat sich die Betreibergesellschaft größtmögliche Sorgfalt zum Ziel gesetzt. Die Organisation zahlreicher Sportevents und das Sponsoring von unternehmenseigenen Mannschaften sollen zu einer gesunden und leistungsfähigen Belegschaft beitragen. Außerdem wird das freiwillige Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefördert.

Die operativ tätigen Beschäftigten werden, saisonal bedingt, teilweise in wechselnden Arbeitsbereichen eingesetzt. Seit 2013 werden sie mit einer den unterschiedlichen Anforderungen entsprechenden, standardisierten Schutzkleidung ausgestattet. Zur Arbeitserleichterung investierte Ljubljana Aerodrom, d.d. 2014 unter anderem in neue Förderbänder und rüstete das Frachtlager mit einem hydraulischen Hebesystem aus. Interne und externe Prüfer führten im Berichtsjahr rund 500 Kontrollen der Ausrüstung und Geräte durch.

Ihr gesellschaftliches Engagement in der Region gliedert Ljubljana Aerodrom, d.d. in drei Bereiche: Sport, Kunst und Kultur sowie soziale Projekte. Beispiele hierfür sind die Unterstützung des Slowenischen Olympiateams und die Präsentation von Ausstellungen im Terminal. Darüber hinaus gehört die Betreibergesellschaft zu den Sponsoren des „Ljubljana Festivals“, des kulturellen Großevents in der Hauptstadt.





LIM

Lima – Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

2014 definierte Lima Airport Partners (LAP), die Betreibergesellschaft des Flughafens Lima, ihre Vision, Mission und Unternehmensgrundsätze neu. Neben Servicequalität, integrierter Sicherheit, Innovation und Effizienz sowie der finanziellen Nachhaltigkeit, werden nun auch die soziale und ökologische Verantwortung explizit als Kernprinzipien berücksichtigt. Die Interaktion mit den wichtigsten Anspruchsgruppen sowie die Social Responsibility-Aktivitäten wurden überprüft und ein Aktionsplan für die Jahre 2015/2016 vorbereitet.

Das Umweltmanagement-System nach ISO 14001 wurde 2014 durch den TÜV NORD erfolgreich kontrolliert. Im gleichen Jahr hat LAP zum ersten Mal seine CO₂-Bilanz nach ISO 14064-1 zertifiziert. Damit ist Lima einer der ersten zertifizierten Flughäfen Südamerikas. Das Engagement für den Klimaschutz wird auch nach außen sichtbar: Anlässlich der UN-Klimakonferenz im Dezember 2014 in Lima, stellte LAP im Terminal Flächen für eine künstlerische Installation zur Verfügung, die rund 10.000 Flughafenbeschäftigten, Passagieren und Besuchern die Auswirkungen ihres Verhaltens auf das weltweite Klima vor Augen führte.

Die Personalpraxis des Flughafens Lima wurde 2014 durch SGS (Société Générale de Surveillance SA) geprüft. Die erfolgreiche Zertifizierung spiegelt die signifikanten Verbesserungen in den Bereichen Lohnbuchhaltung, Leistungsmanagement, Anerkennungsprogramme, Aus- und Weiterbildung sowie Arbeitsumgebung wider, die seit 2011 vorgenommen wurden. Die Nachprüfung soll im Jahr 2016 erfolgen. Verbunden mit dieser Zertifizierung war die Aufnahme von LAP in die renommierte „Asociación de Buenos Empleadores“, eine Vereinigung „guter Arbeitgeber“ der amerikanischen Handelskammer in Peru.

Ebenfalls im Jahr 2014 wurde die Einhaltung des internationalen Standards für Arbeitssicherheitsmaßnahmen, OHSAS 18001, durch den TÜV NORD erfolgreich bescheinigt. Die Teilnahme an betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitstrainings ist für alle Beschäftigten verpflichtend. Darüber hinaus auditierte LAP im Berichtsjahr 63 am Flughafen ansässige Unternehmen auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

LAP zahlt seinen Beschäftigten für peruanische Verhältnisse überdurchschnittliche Gehälter, zudem verfügt die Gesellschaft über ein Programm freiwilliger Zusatzleistungen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden finanziell am Geschäftserfolg beteiligt. Das Spenden- und Sponsoringengagement erweiterte LAP 2014 auf drei Projekte im Bereich Kinderschutz und -betreuung. Die Aktivitäten sind, soweit möglich, mit Umweltschutzmaßnahmen verbunden.

LAP pflegt die Beziehungen zu seinen Stakeholdern und Geschäftspartnern, beispielsweise in monatlichen Treffen mit den Fluggesellschaften. Externe Marktforschungsinstitute führen zweimal jährlich Umfragen bei Airlines, Passagieren und Konzessionären durch. Die Ergebnisse werden dem Management vorgestellt und Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Außerdem werden die Meinungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Verbesserungsprozesse integriert. Seit 2012 erhebt LAP im Zwei-Jahres-Rhythmus die Mitarbeiterzufriedenheit im Unternehmen. Im Berichtsjahr betrug der Wert 72%, eine deutliche Steigerung im Vergleich zu 57% im Jahr 2012.



VAR/BOJ

Varna und Burgas – Varna Airport und Burgas Airport

An unseren Standorten in Varna und Burgas verpflichten wir uns zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien, wie die des UN Global Compact. Anfang 2014 hat die Betreibergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management (FTSAM) außerdem die von Fraport eingeführten Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für Lieferanten in ihre Regelwerke und Verträge aufgenommen.

Zu den Schwerpunktthemen der Personalpolitik gehören die Weiterbildung der Beschäftigten ebenso wie die Sicherheit am Arbeitsplatz und der Gesundheitsschutz. 2014 wurden neben regelmäßigen Gesundheitschecks, Programme zur Gesundheitsförderung und Trainings zum Umgang mit spezifischen Gefahren am Arbeitsplatz durchgeführt. Informationskampagnen zur Unfallvermeidung, individuelle Maßnahmen sowie halbjährliche Monitorings und Analysen

der Krankenstände sollen darüber hinaus die Rate krankheitsbedingter Ausfälle reduzieren. Um das Risiko für Rückenverletzungen bei den Beschäftigten zu minimieren, wurden an beiden Flughäfen bei der Gepäckabfertigung Vakuum-Hebe-Systeme eingeführt.

Die Aktivitäten im Bereich Umwelt steuert FTSAM an den Flughäfen Varna und Burgas über ein gemeinsames Umweltmanagementsystem. Damit können Risiken identifiziert und minimiert sowie die Umweltleistung verbessert werden. Die Betreibergesellschaft hat im Rahmen des neuen Verhaltenskodex den Umweltschutz als eines der wichtigsten Ziele erklärt. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, beispielsweise seit 2013 die Trennung recycelbaren Abfalls. Ein weiteres Ziel ist der verantwortungsvolle Umgang mit dem Schutzgut Wasser. Dazu gehört an beiden Flughäfen die Reinigung von Niederschlagswasser, in

das bei Schneefall oder Frost Flugzeugenteisungsmittel gelangen können.

FTSAM finanziert gemeinsam mit der Stadt Burgas den Bau einer Schallschutzwand, die 2015 fertiggestellt sein soll. Sie soll das durch den Flughafen in Burgas entstehende Lärmaufkommen am benachbarten Ort Sarafo reduzieren. An beiden Flughäfen betreibt das Unternehmen seit 2012 ein eigenes Fluglärmmonitoringsystem. Die je vier stationären Messstellen liegen innerhalb der modellierten Fluglärmkonturen von 60 bis 65 dB(A) rund um die Städte Varna und Burgas.

Darüber hinaus engagiert sich FTSAM an beiden Standorten beispielsweise mit Spenden- und Sammelaktionen für soziale Einrichtungen und fördert das kulturelle Leben sowie die Entwicklung der Tourismusindustrie in der Region.

AYT

Antalya – Antalya Airport

ICF Airports, die Betreibergesellschaft des Flughafens Antalya, verabschiedete bereits 2010 einen CO₂-Management-Plan, der 2011 erweitert wurde. In diesem übernimmt ICF die Verantwortung für fast alle Emissionsquellen des Flughafens. Das Ziel ist, die CO₂-Emissionen pro Passagier im Vergleich zum Vorjahr, mindestens jedoch im Vergleich zu dem vorausgegangenen Dreijahresdurchschnitt zu senken. Bereits 2012 erreichte der Flughafen Antalya mit Level 3 die zweithöchste Einstufung der Airport Carbon Accreditation, was 2014 nochmals verifiziert werden konnte. Ebenso unterstützt ICF Airports seine Geschäftspartner dabei, ihre Emissionen zu reduzieren. 2014 gelang eine Reduktion von rund 12.000 t CO₂ unter anderem durch die Versorgung von Flugzeugen auf Parkpositionen mit Bodenstrom, wodurch die Triebwerke abgeschaltet werden konnten. Das seit 2011 betriebene Trigeneration-Kraftwerk ermöglicht weitere CO₂-Einsparungen. Für einen möglichst schonenden Umgang mit

natürlichen Ressourcen werden beispielsweise in der flughafeneigenen Wasseraufbereitungsanlage täglich 4.500 m³ Abwasser gereinigt.

Im Umgang mit unseren Beschäftigten haben wir uns auch am Standort Antalya zur Einhaltung international anerkannter Normen und Prinzipien wie dem UN Global Compact verpflichtet. Zudem schafft ICF Airports durch Programme im Arbeits- und Gesundheitsschutz, finanzielle Zusatzleistungen und Schulungsangebote Mehrwert für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit 2013 sollen monatliche Prüfungen Risiken im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz aufdecken. Alle Beschäftigten werden in Bezug auf diese Themen geschult. 2014 bot ICF Airports außerdem insgesamt 101 Schulungen in Bereichen der beruflichen und persönlichen Entwicklung an. Insgesamt wurden zirka 7.000 Trainingseinheiten abgehalten. Innerhalb des sogenannten Cafeteria-Systems konnten die Beschäftigten für sich und ihre Angehörigen

zusätzliche Versicherungen, wie beispielsweise private Kranken- oder Lebensversicherungen, auswählen.

Mit insgesamt über 500.000€ unterstützte ICF Airports 2014 Sozial-, Kultur-, und Bildungsprojekte in der Region. Zusätzlich fördert die Gesellschaft jährlich die Einführung von Abfallverwertungssystemen an je 2 Schulen.

[Eine Übersicht aller Beteiligungen finden Sie auf unserer Homepage \[www.fraport.de\]\(http://www.fraport.de\).](#)



Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 (0) 1806 3724636¹⁾
Internet: www.fraport.de

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: +49 (0) 69 690-74840
Telefax: +49 (0) 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Fotografie

Michael Gernhuber, Essen
Sabine Eder, Fraport AG
Andreas Meinhardt, Fraport AG
Stefan Rebscher, Fraport AG
Fotoarchiv, Fraport AG
House of Logistics and Mobility GmbH, Frankfurt

Druck

WOESTE DRUCK + VERLAG GmbH & Co KG,
Essen-Kettwig

Veröffentlichungstermin

Mai 2015

Redaktionsschluss

April 2015

¹⁾ 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem deutschen
Mobilfunknetz.

Dieses Dokument wurde auf den Materialien Galaxi Keramik und Maxisilk gedruckt.



