

G3.1 Content Index - Airport Operator Sector Supplement

Application Level		STANDARDANGABEN PART I: Profil			Assured by	
1. Strategie und Analyse						
Profil-Auskunft	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung
1.1	Vorwort des Vorstands	Fully	<p>– Statement: Kapitel "Vorwort", S. 2 - 3</p> <p>– Nachhaltigkeitsverständnis: Nachhaltigkeit bedeutet für Fraport Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir als fortwährenden Prozess. Es ist unsere Überzeugung, dass der unternehmerische Handlungsspielraum nur durch konsequenten Einbezug auch nicht-wirtschaftlicher Aspekte in die Managementprozesse gesichert werden kann. Wir sind uns bewusst, dass unsere Unternehmensführung unweigerlich zu Zielkonflikten sowohl innerhalb unseres Hauses als auch zwischen uns und unseren Anspruchsgruppen führt. Unsere „Licence to operate“ und unsere „Licence to grow“ können wir langfristig nur sichern, wenn wir bei der Lösung dieser Zielkonflikte das richtige Maß zwischen den für das Unternehmen und die Gesellschaft relevanten Faktoren finden (vgl. Unser Nachhaltigkeitsverständnis).</p> <p>– Trends, welche unsere nachhaltige Entwicklung beeinflussen: Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 4, Absatz 1</p> <p>– Strategie: Auf Basis der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernstrategie und der Konzernvision (vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/unternehmen/vision.html) hat der Vorstand der Fraport AG die Agenda 2015 zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen des Unternehmens entwickelt, vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/unternehmen/vision/ziele_strategie.html. Sie beinhaltet fünf Aspekte:</p> <p>1. Investitionen realisieren Von 2007 bis 2015 werden wir rund 7 Mrd € in die Modernisierung und den Ausbau des Standorts Frankfurt investieren. Der Schwerpunkt des Investitionsprogramms liegt dabei auf der Realisierung der neuen Landebahn. Daneben werden weitere wesentliche Investitionsprojekte zum Ausbau der Terminalkapazitäten, zur baulichen Anpassung von Positionen für neue Großraumflugzeuge sowie zur Modernisierung der bestehenden Terminals und der luftseitigen Anlagen vorangetrieben.</p> <p>2. Wirtschaftlichkeit verbessern Ein Investitionsvolumen von 1 Mrd € erhöht allein die damit verbundenen Abschreibungen und Zinsen in jedem Folgejahr um etwa 100 Mio €. Daher müssen wir kurzfristig unsere Wirtschaftlichkeit über die Erlös- und Kostenseite verbessern, um das heutige Ergebnisniveau halten beziehungsweise mittelfristig anheben zu können.</p> <p>3. Wachstumschancen nutzen Neben dem Ausbau der Kapazitäten in Frankfurt sehen wir in Zukunft drei wesentliche Wachstumsmotoren für den Konzern. An erster Stelle steht das Retail-Geschäft am Frankfurter Flughafen, daneben bieten sich im Bereich des externen Geschäfts Chancen, Fraport-Know-how über Flughafen-Beteiligungen und Management-Verträge weiter zu vermarkten. Schließlich streben wir an, im Rahmen des Wandels von Hub-Flughäfen zu Airport Clus bei ausgewählten Projekten stärker an der Wertschöpfung der Immobilienentwicklung teilzuhaben.</p> <p>4. Kundenzufriedenheit steigern Um unserem Rang als Mega-Hub und einer der führenden europäischen Flughäfen gerecht zu werden, verbessern wir die Qualität von Infrastruktur und Dienstleistungen für Fluggesellschaften, Passagiere, Mieter und andere Flughafen-Nutzer kontinuierlich. Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit wird dabei über regelmäßige Befragungen bei den wichtigsten Kundengruppen gemessen. Den positiven Trend der vergangenen Jahre wollen wir auch in Zukunft fortsetzen.</p> <p>5. Nachhaltigkeit sichern Nachhaltigkeit ist für uns ein zentrales Zukunftsthema und hat für die Entwicklung des Konzerns hohe Priorität. Im Jahr 2008 haben wir eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie formuliert, die wir kontinuierlich weiter entwickeln werden.</p> <p>– Schlüsselergebnisse 2011: Zu den Schlüsselergebnissen für Fraport im Jahr 2011 gehörte unter anderem die Inbetriebnahme der Landebahn Nord-West.</p> <p>– Was wir 2011 erreicht haben: Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, I - XII.</p> <p>Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung 2011“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2011 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2011 (vgl. Geschäftsbericht 2011, Abschnitt Geschäftsentwicklung, S. 50ff).</p> <p>– Was wir 2011 nicht erreicht haben: Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, I - XII.</p> <p>Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung 2011“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2011 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2011 (vgl. Geschäftsbericht 2011, Abschnitt Geschäftsentwicklung, S. 50ff).</p> <p>– Beurteilung der Leistung 2011 (Ziele vs. Performance): Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, I - XII.</p> <p>– Ausblick auf die Herausforderungen des nächsten Jahres: Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der im Nachhaltigkeitsprogramm für 2012 festgelegten Ziele. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, I - XII.</p> <p>– Mittelfristige Zielsetzungen: Vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 4, Absatz 1-4, S. 5 Absatz 1-3. Mittelfristige Zielsetzungen sind ebenfalls im Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, I - XII festgeschrieben.</p>			
1.2	Beschreibung der wichtigsten Auswirkungen, Risiken und Chancen	Fully	<p>– Vorgehensweise zur Identifikation und Priorisierung der Schlüsselthemen (Handlungsfelder): Es ist ein strategisches Ziel von Fraport, langfristig Wert zu schaffen. In diesem Zusammenhang leistet die Wesentlichkeitsmatrix einen Beitrag, um nachhaltigkeitsrelevanten Schlüsselthemen zu erfassen und die bestehenden und zukünftige Chancen und Risiken für das Unternehmen zu beurteilen und kontrolliert damit umzugehen. Abgeleitet aus der Konzernstrategie (siehe Indikator 1.1) und der Agenda 2015 (siehe Indikator 1.1) hat Fraport 2010 erstmals eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, die die wichtigsten Handlungsfelder für die künftige Entwicklung des Konzerns aufzeigt (vgl. Kapitel "Vorwort", S. 3, Absatz 5). Zum Vorgehen bei der Entwicklung der Wesentlichkeitsmatrix vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 4, 2. Spalte, 1. Absatz</p> <p>– Chancen/Risiken: Beschreibung der Chancen und Risiken die sich aus den identifizierten Handlungsfelder ergeben vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 5. Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts 2011, S. 69ff erläutert.</p> <p>– Ziele und Maßnahmen (Nachhaltigkeitsprogramm): Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich auf den Seiten I bis XII des Nachhaltigkeitsberichts (vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 4). Während die Wesentlichkeitsmatrix weiterhin Bestand hat, haben wir das 2010 erstellte Nachhaltigkeitsprogramm ergänzt (vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", Abbildung S. 5., 2. Spalte, 2. Abschnitt).</p> <p>– Positionierung in den hochprioritären Handlungsfeldern und Umgang mit den Chancen und Risiken (vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement" S. 5, 2. Spalte bis S. 6, 2. Spalte, 3. Absatz):</p> <p>a) Lärm-/Klimaschutz: Der Flughafen Frankfurt ist in dieser Hinsicht jedoch schon heute gut aufgestellt: Zum einen werden ab Frankfurt viele Langstrecken geflogen, der Anteil an Passagieren auf interkontinentalen Flügen liegt bei rund 40 %. Auf diesen Strecken, für die es keine alternativen Transportmittel gibt, werden überwiegend große Flugzeuge eingesetzt. Sie sind durch moderne Triebwerke deutlich leiser und zusammen mit der größeren Transportkapazität und Auslastung besonders energieeffizient.</p> <p>Weiterhin transportieren diese Flugzeuge rund 50 % der ab Frankfurt geflogenen Fracht (sogenannte Belade- oder Bellyfracht), was ihre Effizienz als Transportmittel nochmals steigert. Die Belastung durch Fluglärm nehmen wir ernst und entwickeln, zum Teil gemeinsam mit Akteuren aus Politik und Luftverkehr, Maßnahmen, die zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, S. 31 ff). Mit einem differenzierten Informationsangebot öffnen wir uns der Diskussion. Neu in diesem Zusammenhang ist das zu diesem Zweck eingerichtete Internetportal www.flughafenundregion.de, das im Februar 2012 online ging und das bereits vorhandene Angebot, unter anderem das Fraport-Lärmmonitoring, ergänzt. Der Flughafen-Ausbau wird seit Jahren von einem Dialog mit den unterschiedlichen Interessengruppen begleitet. Das „Forum Flughafen und Region“ trägt mit seinen Gremien und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus maßgeblich zur konstruktiven Auseinandersetzung mit den Belastungen durch den Ausbau bei. Auch nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn dienen diese Institutionen als Plattformen für den Dialog und die Entwicklung von Lösungsansätzen.</p> <p>b) Klimaschutz: Die Gebäude der Fraport AG werden nach hohen Standards geplant und gebaut. Zunehmend fließen die Kriterien des nachhaltigen Bauens ein, über die Energieeffizienz, Funktionalität und ein werthaltiges Umfeld für Kunden und Beschäftigte sichergestellt werden sollen. Dies liegt auch im wirtschaftlichen Interesse des Unternehmens, denn das Real-Estate- und das Retail-Geschäft tragen in hohem Maße zur Ergebnissicherung des Fraport-Konzerns bei.</p> <p>Der Fuhrpark wird sukzessive auf energieeffiziente Antriebe umgerüstet. Schon heute sind 10 % der Fraport-Fahrzeuge am Flughafen Frankfurt elektrisch angetrieben, darunter viele verbrauchsintensive Sondergeräte.</p> <p>c) Attraktivität als Arbeitgeber: Im Rahmen des demografischen Wandels wird der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte deutlich zunehmen. Fraport muss attraktive Arbeitsbedingungen bieten, um die für das erwartete Wachstum erforderlichen Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Unsere Beschäftigten haben deshalb auch einen hohen Stellenwert bei den Zielen und Maßnahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, IV - VI).</p> <p>– Management (Governance) der Chancen/Risiken: Die Ziele und Maßnahmen werden im Sustainability Board verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm dient dem Sustainability Board zur Kontrolle und Steuerung (vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", Abbildung S. 4., 2. Spalte, 2. Abschnitt "Nachhaltigkeitsprogramm" S. 4).</p> <p>Im Rahmen der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltsysteme und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Umfassende Umwelterklärungen sind in einem Turnus von 3 Jahren herauszugeben. In Form von verkürzten Umwelterklärungen berichten wir dazwischen über den jährlichen Fortschritt.</p>			
2. Organisationsprofil						
Profil-Auskunft	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung
2.1	Name der Organisation	Fully	Fraport AG			
2.2 COMM	Wichtigste Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen	Fully	<p>– Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke "Fraport" im Markt auf.</p> <p>– Produkte und Dienstleistungen: Kapitel "Profil", Klappe innen</p> <p>– Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Produkte und Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.</p>			
2.3	Organisationsstruktur einschließlich der Hauptabteilungen, der verschiedenen Betriebsstätten, Tochterunternehmen und Joint Ventures	Fully	<p>– Struktur: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/unternehmen/organisation.html</p> <p>– Tochtergesellschaften und Beteiligungen: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/unternehmen/fraport_worldwide/toechter_beteiligungen.html</p> <p>– Flughäfen: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/unternehmen/fraport_worldwide/unsere_flughafen.html</p>			
2.4	Hauptsitz der Organisation	Fully	– Hauptsitz: „Profil“, Klappe innen			
2.5	Anzahl der Länder, in denen die Organisation tätig ist und Namen der Länder, in denen Hauptbetriebsstätten angesiedelt sind oder die für die im Bericht abgedeckten Nachhaltigkeitsthemen besonders relevant sind.	Fully	<p>– Anzahl Länder: 10</p> <p>– Länder: Kapitel "Profil", Klappe innen</p>			
2.6 COMM	Eigentümerstruktur und Rechtsform	Fully	<p>– Rechtsform: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht.</p> <p>– Eigentumsverhältnisse: Die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaften bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaften beherrschtes Unternehmen. Siehe http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/investor_relations/die_fraport-aktie/basisdaten_aktionersstruktur.html</p> <p>– Regulatorische Rahmenbedingungen: Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Aktionärsstruktur ist unter http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/investor_relations/die_fraport-aktie/basisdaten_aktionersstruktur.html einsehbar.</p>			
2.7 COMM	Märkte, die bedient werden (einschließlich einer Aufschlüsselung nach Gebieten, abgedeckten Branchen und Kundenstruktur)	Fully	<p>– Märkte: Kapitel "Profil" Klappe innen.</p> <p>– Destinationen: Destinationen Flughafen Frankfurt. Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist nicht möglich.</p> <p>– Kunden: Im Einzugsgebiet von 200 Kilometern des Flughafens Frankfurt leben 38 Millionen Konsumenten (43 % der Bevölkerung Deutschlands). Der Flughafen befindet sich im Ballungsgebiet des Rhein-Main-Gebietes.</p> <p>– Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrt-Bezug:</p> <p>1) Airport-Retailing: Siehe http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/airport_retailing.html</p> <p>2) Immobilienmanagement: Siehe http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/immobilienmanagement.html</p> <p>3) Parkraumbewirtschaftung: Siehe http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/parkraumbewirtschaftung.html</p> <p>4) Intermodalität: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/intermodalitaet.html</p> <p>5) IT-Services: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/it-services.html</p> <p>6) Flughafenwerbung: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/flughafenwerbung.html</p>			

2.8	Größe der berichtenden Organisation	Fully	Für den Fraport-Konzern gelten 2011 folgende Daten: Anzahl der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns (31.12.2011): 21.662 Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten: rd. 75.800 (inklusive Gateway Gardens, The Square & Mönchhof) Umsatz: 2.371,2 Mio Euro Bilanzsumme: 9.224,4 Mio Euro Eigenkapital: 2.850,8 Mio Euro EBITDA: 802,3 Mio Euro Konzern-Ergebnis: 250,8 Mio Euro Menge der Produkte und Services: vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services.html Größe des Flughafengeländes: 21 km ² Das Start- und Landebahnsystem am Frankfurter Flughafen besteht aus vier Bahnen, von denen drei parallel in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind und eine in Nord-Süd-Richtung: Start- und Landebahn Nord: 4.000 Meter lang Start- und Landebahn Süd: 4.000 Meter lang Startbahn West: 4.000 Meter lang Landebahn Nord-West: 2.800 Meter lang Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke. Minimum Connection Time: 45 Minuten Anzahl der Flugbewegungen: 487.152 Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben: 160 Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden: 402			
2.9	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse im Berichtszeitraum	Fully	Vgl. Geschäftsbericht 2011 Kapitel "Geschäftsentwicklung 2011", S. 50ff und Geschäftsbericht 2011 Kapitel "Konzolidierungskreis und Bilanzstichtag 2011", S. 98ff.			
2.10	Im Berichtszeitraum erhaltene Preise	Fully	Vgl. Indizes und Auszeichnungen			

3. Berichtsparameter

Profil-Auskunft	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung
3.1	Berichtszeitraum für die im Bericht enthaltenen Informationen	Fully	Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung": Abschnitt "Publikationsrhythmus und Berichtsperiode", S. 41			
3.2	Veröffentlichung des letzten Berichts	Fully	Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung": Abschnitt "Publikationsrhythmus und Berichtsperiode", S. 41			
3.3	Berichtszyklus	Fully	Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung": Abschnitt "Publikationsrhythmus und Berichtsperiode", S. 41			
3.4	Ansprechpartner für Fragen zum Bericht und seinem Inhalt	Fully	Kapitel "Impressum", Umschlag innen			
3.5	Die Vorgehensweise bei der Bestimmung des Berichtsinhalts	Fully	- Identifikation und Priorisierung: Die wesentlichen Themen werden mit einer Wesentlichkeitsmatrix identifiziert und priorisiert. Sie dazu Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung", Abschnitt "Berichtsinhalte und Stakeholder", S. 41 und Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 4, 2. Abschnitt. - Einbezug der Stakeholder: Im Dialog mit Stakeholdern werden die wesentlichen Themen weiterentwickelt. Die Ergebnisse dieser Dialoge fließen periodisch in die Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsmatrix ein. Siehe Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 4, 2. Abschnitt. - Validierung: Über das externe Ranking der Nachhaltigkeitsberichte von IOW/future Ranking (http://www.ranking-nachhaltigkeitsberichte.de) wird der Bericht regelmäßig auf Vollständigkeit und Qualität geprüft. Die von Fraport aus dem Raking gezogenen Schlussfolgerungen fließen in die Konzeption des folgenden Berichts ein.			
3.6	Berichtsgrenze (z.B. Länder, Abteilungen, Tochterunternehmen, gepachtete Firmen, Joint Ventures, Zulieferer)	Fully	Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung": Abschnitt "Berichtsabgrenzung", S. 41			
3.7	Geben Sie besondere Beschränkungen des Umfangs oder der Grenzen des Berichts an	Fully	Wir kommunizieren die Informationen, die notwendig sind, um die Leistung des Fraport-Konzerns auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung für den definierten Geltungsbereich in der dem Bericht zugrunde liegenden Periode beurteilen zu können. Dies beinhaltet vor allem alle wesentlichen ökologischen und gesellschaftlichen/sozialen Einflüsse der Organisation. Die ökonomischen Leistungen des Konzerns werden im Nachhaltigkeitsbericht nur angerissen, umfangreiche Informationen hierzu enthält der Geschäftsbericht 2011. In unseren jährlichen Umwelterklärungen im Rahmen der EMAS-Zertifizierung sind ausführlichere Informationen zu unseren Umweltauswirkungen zu finden (vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/nachhaltigkeit/ökologie/umweltmanagement.html).			
3.8	Die Grundlagen der Berichterstattung über Joint Ventures, Tochterunternehmen, gepachtete Anlagen und ausgelagerte Tätigkeiten sowie andere Einheiten, die die Vergleichbarkeit der Berichtszeiträume oder der Angaben für verschiedene Organisationen erhebliche beeinträchtigen kann.	Fully	Die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht umfassen alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben. In den Konzern-Abschluss werden die Muttergesellschaft Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll sowie die Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet. Abweichungen, die unserer Meinung nach als wesentlich für die Beurteilung der Leistung anzusehen sind, werden von uns jeweils vermerkt.			
3.9	Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für Daten, die für Indikatoren und andere Informationen im Bericht verwendet werden, einschließlich der den Schätzungen zugrundeliegenden Annahmen und Techniken.	Fully	Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung": Abschnitt "Datenerhebung", S. 42			
3.10	Erläutern Sie, welche Auswirkung die neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten hat und warum die Informationen neu dargestellt werden.	Fully	Für das Jahr 2011 hat sich keine Veränderung der Darstellung im Vergleich zum Vorjahr ergeben.			
3.11	Wesentliche Veränderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden gegenüber früheren Berichtszeiträumen.	Fully	- Scope und Berichtsgrenzen: Keine Änderungen - Messmethoden: Keine Änderung - Änderungen im Konsolidierungskreis: vgl. Geschäftsbericht 2011, Abschnitt "Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung", S. 98 - 100			
3.12	GRI Content Index	Fully	Dieses Dokument			
3.13	Richtlinien und zurzeit angewendete Praxis im Hinblick auf die Bestätigung des Berichts durch externe Dritte.	Fully	Kapitel "Grundlagen der Berichterstattung": Abschnitt "Datenerhebung", S. 42			

4. Governance, Verpflichtungen und Engagement

Profil-Auskunft	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung
4.1	Führungsstruktur der Organisation, inklusive Gremien unterhalb der obersten Führungsebene, die für bestimmte Aufgaben verantwortlich sind.	Fully	Entsprechend deutschem Recht ist für Fraport ein duales Führungssystem vorgegeben: Der Vorstand leitet das Unternehmen mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre Umsetzung. Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Darüber hinaus sorgt der Vorstand für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Anteilseigner werden im Rahmen der Hauptversammlung durch die Aktionäre, die der Arbeitnehmer entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes durch die Arbeitnehmer gewählt. Die Wahlperiode beträgt fünf Jahre. Detailliertere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern, zur Zusammensetzung und Tätigkeit des Gremiums befinden sich im Geschäftsbericht 2011 auf den Seiten 36 ff. (Abschnitt "Zusammensetzung des Aufsichtsrats"). Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekte erfolgt in der Kennzahlen und Fakten - Personal, Aspekt "Diversity", S. 20.			
4.2	Geben Sie an, ob der Vorsitzende des höchsten Leitungsorgans gleichzeitig Geschäftsführer ist.	Fully	Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht Mitglied des Vorstands.			
4.3	Für Organisationen ohne Aufsichtsrat geben Sie die Anzahl der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans an, die unabhängig oder keine Mitglieder der Geschäftsführung sind.	Fully	Diese Angabe ist nur notwendig für Organisationen ohne Aufsichtsrat. Die Fraport AG hat einen Aufsichtsrat nach deutschem Aktienrecht.			
4.4	Mechanismen für Inhaber von Anteilen und für Mitarbeiter, um Empfehlungen oder Anweisungen an das höchste Leitungsorgan zu adressieren.	Fully	Die Mitarbeiter sind entsprechend deutschem Recht im Kontrollorgan des Aufsichtsrats paritätisch vertreten. Der Aufsichtsrat hat einen gesonderten Personalausschuss. Aufgabe des Personalausschusses ist die Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens. Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Hauptversammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf und die Tagesordnung informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch veröffentlichte Zwischenberichterstattung und Publikationen des Unternehmens auf der Homepage aktuelle Informationen. Die Vertreter der Aktionäre und der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat bereiten die Sitzungen des Aufsichtsrats jeweils gesondert, gegebenenfalls mit Mitgliedern des Managements vor. Die Mitglieder des Vorstands nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, wenn nicht der Aufsichtsrat in Einzelfällen beschließt, in Abwesenheit des Vorstands zu tagen. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig in jeder seiner Sitzungen durch den Vorstand über die ökonomische, ökologische und soziale Performance informiert. Dies geschieht unter anderem auch aus der gesetzlichen Verpflichtung des § 90 AktG heraus, der den Vorstand dazu verpflichtet, den Aufsichtsrat über die ökonomische Entwicklung auf dem Laufenden zu halten. Hier werden regelmäßig auch die unternehmensspezifischen Umweltthemen mit behandelt. Soziale Themen werden in der Regel im Personalausschuss vorbereitet, um anschließend auch im Rahmen eines Regel-TOPs dem Aufsichtsrat dargestellt zu werden.			
4.5	Zusammenhang zwischen der Bezahlung der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans, der leitenden Angestellten und der Mitglieder der Geschäftsführung und der Leistung der Organisation.	Fully	Die Vergütung des Vorstands der Fraport AG wurde 2010 verstärkt an längerfristige Kriterien gekoppelt und erfüllt die Vorgaben des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Detaillierte Informationen zu den Vergütungen, auch die des Aufsichtsrates, enthält der Corporate Governance Bericht innerhalb des Geschäftsberichts 2011 der Fraport AG, S. 36ff. Seit 2009 ist Nachhaltigkeit im neuen Vergütungssystem für den Vorstand gehaltsrelevant. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Die neue Vergütungsstruktur ist mit mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und einer Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche Entwicklungen langfristiger angelegt und orientiert sich insofern stärker als bisher an der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Teile der Vergütung sind gekoppelt an längerfristige Kriterien der Mitarbeiterzufriedenheit, der Mitarbeiterentwicklung und der Kundenorientierung. Parameter sind hier Mitarbeiter- und Kundenbefragungen wie auch die künftige Entwicklung der Arbeitsplätze.			

4.6	Bestehende Mechanismen, mit Hilfe derer das höchste Leitungsorgan sicherstellen kann, dass Interessenkonflikte vermieden werden.	Fully	Der Umgang mit Interessenkonflikten ist im Fraport Corporate Governance-Kodex geregelt (vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/investor_relations/corporate_governance/fraport_kodex_sep2010/jcr:content/file/Fraport%20Kodex%20Sep%202010.pdf , S. 10, Unterpunkt 4.3 und S. 15, Unterpunkt 5.5). Demnach unterliegen Vorstandsmitglieder während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Vorstandsmitglieder und Mitarbeiter dürfen im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit weder für sich noch für andere Personen von Dritten Zuwendungen oder sonstige Vorteile fordern oder annehmen oder Dritten ungerechtfertigte Vorteile gewähren. Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber. Alle Geschäfte zwischen dem Unternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihren nahestehenden Personen oder ihnen persönlich nahestehenden Unternehmen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen. Geschäfte zwischen der Gesellschaft und Vorstandsmitgliedern können nur vom Aufsichtsrat abgeschlossen werden. Wesentliche sonstige Geschäfte (das heißt solche zwischen Vorstandsmitgliedern und anderen Konzernunternehmen sowie zwischen dem Unternehmen und den Vorstandsmitgliedern nahestehenden Personen oder diesen persönlich nahestehenden Unternehmen) bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates. Vorstandsmitglieder übernehmen Nebenamtlichkeiten außerhalb des Unternehmens, insbesondere Aufsichtsratsmandate, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates. Jedes Mitglied des Aufsichtsrates ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Jedes Aufsichtsratsmitglied legt Interessenkonflikte, insbesondere solche, die auf Grund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats. Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Fraport AG bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates.			
4.7	Herangehensweise zur Bestimmung der Qualifikation und der Erfahrung der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans, um die Strategie der Organisation in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Soziales zu lenken.	Fully	Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane der Fraport AG richtet sich nach dem deutschen Aktienrecht. Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Hierbei können auch Themen identifiziert werden, die zum Anlass für individuelle Fortbildungsmaßnahmen genommen werden (für weitere Informationen vgl. „Erklärung zur Unternehmensführung“ gemäß § 289a HGB unter http://www.fraport.de/cms/investor_relations/dokbin/447/447178.erklaerung_zur_unternehmensfuehrung_2010@de.pdf und Corporate Governance Bericht im Geschäftsbericht 2011, S. 35 ff). Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat nur solche Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen und hinreichend unabhängig sind. Ferner hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit dem Thema "Diversity" auseinandergesetzt und bereits 2010 hierzu Beschlüsse gefasst, die sowohl das Unternehmen allgemein, als auch die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat selbst betreffen (siehe Corporate Governance Bericht im Geschäftsbericht 2010, S. 39, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/investor_relations/meldungen_publicationen/geschäftsberichte.html).			
4.8	Intern entwickelte Leitbilder, interner Verhaltenskodex und Prinzipien, die für die ökonomische, ökologische und soziale Leistung der Organisation von Bedeutung sind, sowie die Art und Weise, wie diese umgesetzt werden.	Fully	Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Fraport AG hat im Jahr 2003 ein Wertemanagementsystem zur Sicherstellung integren Geschäftsverhaltens eingeführt. Dies erfolgte in engem Zusammenhang mit dem Fraport Corporate Governance-Kodex, der Vision, den Führungsgrundsätzen und den Grundwerten unseres Unternehmens (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 39). Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für das Compliance Management, das Risikomanagement und das Interne Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte Wertemanagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System (CMS). Die Weiterentwicklung des CMS orientiert sich an dem neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben macht für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente. Im Laufe des Jahres 2012 wird die Weiterentwicklung des CMS bei der Fraport AG abgeschlossen, anschließend folgt die sukzessive Implementierung in den wesentlichen Konzerngesellschaften. Für weitere Informationen vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 39. Die Umweltpolitik der Fraport AG wurde vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet und unterzeichnet. Sie ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. Die Fraport AG verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen (für weitere Informationen vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/Nachhaltigkeit/oeologie/umweltmanagement.html). Die Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ schreibt die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt, auch Diversity genannt, für Fraport fest. Diese Grundsätze sind Bestandteil bei Personalentscheidungen, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung. "Wir zeigen Flagge! Fraport Führungsgrundsätze" Die Fraport-Führungsgrundsätze basieren auf Vision und Konzernzielen und definieren das Führungsverständnis der Fraport AG. Alle Führungskräfte sind diesen Grundsätzen verpflichtet.			
4.9	Verfahren des höchsten Leitungsorgans, um zu überwachen, wie die Organisation die ökonomische, ökologische und soziale Leistung ermittelt und steuert, einschließlich möglicher Risiken und Chancen sowie die Einhaltung international vereinbarter Standards, Verhaltensregeln und Prinzipien.	Fully	Der Vorstand nimmt unter anderem über das in der Organisation verankerte Sustainability Board die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor. Das Sustainability Board entwickelt das Nachhaltigkeitsprogramm weiter, die jährliche Abfrage des Maßnahmenerfolgs sowie die Erkenntnisse aus unseren Stakeholder-Dialogen bilden hierfür die Grundlage (vgl. Kapitel "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 6, Absatz 6). Der Vorstand legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.			
4.10	Verfahren zur Bewertung der Leistung des höchsten Leitungsorgans selbst, insbesondere im Hinblick auf die ökonomische, ökologische und soziale Leistung.	Fully	Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit (vgl. „Erklärung zur Unternehmensführung“ gemäß § 289a HGB unter http://www.fraport.de/cms/investor_relations/dokbin/447/447178.erklaerung_zur_unternehmensfuehrung_2010@de.pdf und Corporate Governance Bericht im Geschäftsbericht 2011, S. 35ff).			
4.11	Erklärung, ob und wie die Organisation den Vorsorgeansatz bzw. das Vorsorgeprinzip berücksichtigt.	Fully	Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 39). Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (http://www.fraport.de/cms/umwelt/rubrik/22976.umweltmanagement.htm). Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden bzw. reduzieren oder ausgleichen (vgl. Kapitel „Beschäftigte“, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, S. 19). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsatzklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert (http://www.fraport.de/cms/nachhaltigkeit/dok/288/288709.arbeits_und_gesundheitsschutz.htm). Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hatte das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Am Flughafen Frankfurt werden kontinuierlich modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG ist ein nach ICAO-Standards und Empfehlungen eingerichtetes Instrument, mit dem sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt werden. Das SMS richtet sich an alle Nutzer des Flughafens Frankfurt, die relevanten Prozesse, Verfahren und Verantwortlichkeiten sind in einem intern allen zugänglichen Handbuch festgehalten.			
4.12	Extern entwickelte ökonomische, ökologische und soziale Vereinbarungen, Prinzipien und andere Initiativen, die die Organisation unterzeichnet bzw. denen sie zugestimmt hat oder denen sie beigetreten ist.	Fully	– Freiwillige Initiativen: Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzernstandorten hat sich die Fraport AG zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact (seit Juli 2007), den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Darüber hinaus hat Fraport 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern. Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance-Kodex. Chancengleichheit, Vielfalt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik (für weitere Informationen vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten", Abschnitt "Diversity", S. 17-19). Im Dezember 2007 hat Fraport die Charta der Vielfalt unterzeichnet (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Beschäftigten“, S. 18). Seit 2002 ist Fraport Mitglied im Transparency International Deutsches Chapter e.V. (http://transparency.de). Fraport nimmt teil am Airport Carbon Accreditation (ACA), einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO2-neutralen Betrieb hinzuzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der ACA geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Bis Ende 2010 wurden 29 weitere Flughäfen akkreditiert. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. 2011 wurde dem Flughafen Frankfurt Stufe 3 zuerkannt, dem Flughafen Antalya Level 2 (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Umwelt“, S. 23). – Verpflichtende Initiativen: Die Bilanzierung erfolgt nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB). Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.			
4.13	Mitgliedschaft in Verbänden	Fully	Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, http://www.adv.aero/), Airports Council International (ACI http://www.airports.org) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus auch Gründungsmitglied des neuen Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), der seine Arbeit zum 1. Januar 2011 aufgenommen hat (http://www.bdl.aero/). BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen (vgl. "Strategie und Stakeholder-Engagement", S. 6, Absatz 7; Stakeholder-Engagement Fraport AG)			
4.14	Liste der von der Organisation einbezogenen Stakeholder-Gruppen	Fully	Unsere wesentlichen Anspruchsgruppen sind: Finanz- und Kapitalmarkt, Aufsichtsrat, Passagiere und Besucher, Fluggesellschaften, Mitarbeiter und Arbeitnehmervertreter, Anwohner, Gesellschaft, Geschäftspartner, Politik und Behörden			
4.15	Grundlage für die Auswahl der Stakeholder	Fully	Die für uns relevanten und einbeziehenden Stakeholdergruppen wurden im Sustainability Board definiert. Wir suchen den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den 75.800 Beschäftigten der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.			
4.16	Ansätze für die Einbeziehung von Stakeholdern, einschließlich der Häufigkeit der Einbeziehung unterschieden nach Art und Stakeholder-Gruppe	Fully	Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (für weitere Informationen vgl. Stakeholder-Engagement Fraport AG). Es gehört zu den zentralen Aufgaben des Sustainability Boards, die bereichsspezifisch gewonnenen Erkenntnisse zusammenzuführen und ihre systematische Einbindung in den Strategieprozess sicherzustellen.			

4.17	Wichtige Fragen und Bedenken, die durch die Einbeziehung der Stakeholder aufgeworfen wurden und Angaben dazu, wie die Organisation auf diese Fragen und Bedenken - auch im Rahmen seiner Berichterstattung - eingegangen ist.	Fully	<p>- Vorgehen zur Integration der Anliegen der Stakeholder: Aus den Stakeholder-Dialogen werden neben konkreten Maßnahmen auch grundlegende Aspekte der strategischen Ausrichtung abgeleitet. Unsere strategische Ausrichtung wurde in einem interaktiven Prozess unter Einbezug wichtiger Anspruchsgruppen entwickelt. Interne und externe Experten prüfen und gewichten Themen, die aus den Richtlinien zum Nachhaltigkeits-Reporting der Global Reporting Initiative (GRI) und in Stakeholder-Dialogen identifiziert wurden. Das Ergebnis ist eine Wesentlichkeitsmatrix mit 17 Handlungsfeldern, ökologische und ökonomische Dimensionen der Unternehmensführung gleichermaßen in den Blick nimmt. Jedes der Themen wird durch seine Position innerhalb der beiden Dimensionen „Relevanz für Fraport“ und „Relevanz für Stakeholder“ beschrieben. Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass sich die Relevanz von Themen im Zeitverlauf ändern kann, wurde zu jedem Thema eine zusätzliche Einschätzung des Bedeutungstrends vorgenommen.</p> <p>- Resultierende Schlüsselthemen: Aus dieser Wesentlichkeitsmatrix wurde 2010 das erste Nachhaltigkeitsprogramm abgeleitet. Diese fokussierte sich auf die Handlungsfelder der allerhöchsten Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit im Luftverkehr, - Schallschutz, - Klimaschutz, - Kundenzufriedenheit, - Attraktivität als Arbeitgeber und - Wirtschaftlichkeit der Investitionen. <p>Im Verlauf des Jahres 2011 wurden Ziele und Maßnahmen für alle weiteren Handlungsfelder formuliert. Hierzu gehören unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luftqualität, - Natur- und Ressourcenschutz - sowie Beschäftigungsehalt und -ausbau, - Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. <p>Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im Nachhaltigkeitsprogramm auf den Seiten I bis XII des Nachhaltigkeitsberichts 2011 (vgl. Strategie und Stakeholder-Engagement, S. 4).</p> <p>- Umsetzung in der Kommunikation: Die Ziele und Maßnahmen hat das Sustainability Board der Fraport AG Ende 2011 verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit wurden die Anliegen der Stakeholder auch im Reporting integriert.</p>				
STANDARDANGABEN PART II: Managementansätze							
G3 DMA	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	
DMA EC	Managementansatz Ökonomie		<p>Ziele und Leistung: Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeld "Wirtschaftlichkeit/Investitionen" zusammengefasst. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. XI.</p> <p>Policy: Das Interesse unserer Eigentümer gilt neben unserer verkehrspolitischen Funktion der langfristigen Sicherung von Wert und Ertrag, das heißt, einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Wir wollen die Substanz von Fraport kontinuierlich steigern, das Eigenkapital angemessen verzinsen und die Mittel erwirtschaften, die zur Finanzierung der zukünftigen Entwicklung erforderlich sind. Die Zielerreichung wird gemessen an verschiedenen Kenngrößen wie Wertbeitrag, ROFRA (Return on Fraport Assets), Umsatz und Ergebnis. Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzernentwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz aus den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets x Kapitalkostensatz) und dem EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) als Ergebnisgröße ermittelt wird (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Eigentümer“, S. 37).</p> <p>Organisatorische Verantwortung: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die ökonomische Leistung trägt, ist der Vorstand Controlling und Finanzen (CFO).</p> <p>Kontext/Chancen und Risiken: Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (vgl. Geschäftsbericht 2011 - Chancen- und Risikobericht, S. 69ff).</p>				
Aspekte	Wirtschaftliche Leistung	Fully	<p>Informationen zur wirtschaftlichen Leistung des Konzerns: Kapitel „Für unsere Eigentümer“, S. 37, Absatz 4 und 5; http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/investor_relations/die_fraport-aktie.html; Kennzahlen und Fakten - Finanzen, S. 2 - 6</p> <p>Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung 2010“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2010 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2010 (vgl. Geschäftsbericht 2011, Abschnitt Geschäftsentwicklung, S. 54ff). Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts 2011, S. 71ff erläutert.</p>				
	Marktpresenz	Fully	Als Full-Service-Anbieter im Airport-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv (vgl. „Profil“, Klappe Innen; http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/unternehmen/fraport_worldwide.html)				
	Mittlere wirtschaftliche Auswirkungen <small>COMM</small>	Fully	<p>Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten vertochten Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Unsere wirtschaftliche Wertschöpfung kommt den unterschiedlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens zu Gute, bspw. Mitarbeitern und Kapitalgebern. Sie ist damit ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Wert unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 65% geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, je rund 10% über Zinsen und Dividenden an Kreditgeber und Aktionäre. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt leisten wir Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, S. 34, Kennzahlen und Fakten - Finanzen - Wertschöpfung, S. 3).</p> <p>Wichtige Engagements, meist auf sozialem Gebiet, werden auch von unseren Mitarbeitern und unseren Konzerngesellschaften im Ausland geleistet. Unsere Konzern-Standorte im Ausland engagieren sich meist auf sozialem Gebiet. So hat unsere bulgarische Tochtergesellschaft Twin Star eine Spendeninitiative entwickelt, die auf die Unterstützung mehrerer Hilfsorganisationen für Waisenkinder sowie behinderte Kinder und Jugendliche fokussiert.</p> <p>Die peruanische Betreibergesellschaft LAP des Flughafens Lima hat 2011 entschieden, alle Kräfte zu bündeln und über Sponsoring und den persönlichen Einsatz von Management und Beschäftigten den Westnill-Kindergarten zu unterstützen. Der Schwerpunkt liegt in der Übernahme der Schulkosten für einen Teil der Kinder. Sie stammen aus zwei der ärmsten Stadtteile Limas und erhalten im Kindergarten eine Vorschulbildung, die ihnen die Möglichkeit einer guten schulischen Ausbildung eröffnet. Das LAP-Engagement für 2012 ist schon geplant: Vorgesehen sind Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen an den Kindergarteneinrichtungen sowie medizinische Untersuchungen der Kinder. In Antalya spendete unsere Tochtergesellschaft ICF Airports 2011 über 850.000 Euro für soziale, kulturelle und gesellschaftliche Zwecke.</p>	Eine Berichterstattung über Flughafendienste in Regionen, in denen der Betrieb eher im öffentlichen und weniger aus wirtschaftlichen Interesse erfolgt, ist für Fraport irrelevant.	Not material	Eine Berichterstattung über Flughafendienste in Regionen, in denen der Betrieb eher im öffentlichen und weniger aus wirtschaftlichen Interesse erfolgt, ist für Fraport irrelevant.	
DMA EN	Managementansatz Umwelt		<p>Ziele und Leistungen: s. Nachhaltigkeitsbericht 2011, Nachhaltigkeitsprogramm, S. VII ff., Umwelt</p> <p>Policy: s. Umwelterklärung 2011, Abschnitt „Umweltpolitik“, S. 9, http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf</p> <p>Organisatorische Verantwortung: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Umweltaspekte trägt, ist der Vorstand Arbeitsdirektor.</p> <p>Schulungen und bewussteinbildende Maßnahmen: Für Schulung und Weiterbildung von Mitarbeitern, Umweltauditorien und Führungskräften zu Umwelthemen ist der Zentralbereich Personalentwicklung (PSL) zuständig, der auch die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz durchführt. Vgl. Umwelterklärung 2011, Umweltpolitik, S. 9, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf</p> <p>Monitoring und Nachverfolgung: Die Fraport am Flughafen Frankfurt wird seit 1999 regelmäßig nach EMAS validiert und seit 2002 nach ISO 14001 zertifiziert. Weiterhin sind die Mehrheits-Beteiligungen mit relevanten Umweltwirkungen (FCS, NICE) am Flughafen Frankfurt nach EMAS validiert. Die Flughäfen Lima und der Terminalbetrieb in Antalya sind ISO 14001 zertifiziert. Die Flughäfen Varna und Burgas haben eingeführte Umweltmanagementsysteme.</p>				
Aspekte	Materialien	Fully	<p>Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Ressourcenschonung. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen s. Umwelterklärung 2011, Umweltpolitik des Fraport-Konzerns, S. 9, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf Weitere eingesetzte Materialien sind unter „EN3 Direkter Energieverbrauch“, „EN6 Gesamtwassereinnahme“ und „AO6 Flächen und Flugzeugentwässerungsmittel“, Kennzahlen und Fakten - Umwelt, S. 7 - 14 zu finden.</p>				
	Energie <small>COMM</small>	Fully	<p>Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Energieeffizienz. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen s. Umwelterklärung 2011, Umweltpolitik des Fraport-Konzerns, S. 9, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf . Maßnahmen werden beschrieben im Nachhaltigkeitsbericht 2011, Kapitel „Für unsere Umwelt“, Klimaschutz, S. 23f. und im Nachhaltigkeitsprogramm, Umwelt, Klimaschutz, S. VII.</p>				
	Wasser <small>COMM</small>	Fully	<p>Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Wasser. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen s. Umwelterklärung 2011, Umweltpolitik des Fraport-Konzerns, S. 9, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf . Maßnahmen werden beschrieben im Nachhaltigkeitsbericht 2011, Umwelt, Natur- und Ressourcenschutz, S. 29 und im Nachhaltigkeitsprogramm, Umwelt, Natur- und Ressourcenschutz, S. IX. Unter AO4 „Qualität des Niederschlagswassers“ werden Kennwerte dargestellt, die in der Kennzahlen und Fakten - Umwelt, S. 9 zu finden.</p> <p>Fraport betreibt aus Niederschlagswasser Brauchwasser auf: Fraport betreibt zwei Regenwasser-Aufbereitungsanlagen, die sich auf dem Gelände der CargoCity Süd und im Terminal 2 befinden. In regenarmen Zeiten wird aufbereitetes Mainwasser zugespeist. Das Brauchwasser wird über separate Versorgungsnetze in die Bereiche Sprinkleranlagen, Toilettenspülung und Beregnung von Grünanlagen geführt. In der CargoCity Süd gibt es eine flächendeckende Brauchwasserversorgung. Im Norden des Flughafens werden die Terminals 1 und 2 mit Brauchwasser versorgt, wobei sich die Brauchwasserversorgung im Terminal 1 und den benachbarten Bürogebäuden gegenwärtig noch im Ausbau befindet.</p>				
	Biodiversität <small>COMM</small>	Fully	<p>Unser umfassendes Umweltmanagement umfasst den Aspekt Biodiversität. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.</p> <p>Fraport besitzt ein „Wildlife-Management“: Für Flugzeuge sind Kollisionen mit großen und schweren Vögeln oder mit Vogelschwärmen eine besondere Gefahrenquelle. Da ca. 90 % der Vogelschläge in Flughafen-Nähe stattfinden, ist der Flughafen-Betreiber in der Pflicht, dieses Risiko zu minimieren. Anders als auf anderen internationalen Flughäfen wird in Frankfurt nicht auf die Vermeidung der Vögel, sondern auf ein spezielles Biotopmanagement gesetzt. Dabei geht es darum, das Flughafen-Gelände und sein Umfeld so zu gestalten, dass Vögel gar nicht erst angezogen und Brut-, Rast- und Fraßmöglichkeiten vermindert werden. Ein Wildlife-Control-Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine „Bird Control“ wird ganztägig auf dem Flughafengelände sowie dem Flughafenumfeld sichergestellt. Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelehebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevanter Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerensträucher, verboten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandeshöhe mind. 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld um Bodenbrüter nicht anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen. An Flughafen-Beteiligungen berät der Vogelschutzbeauftragte von Fraport und hilft Wildlife-Managementsysteme zu implementieren.</p>				
	Emissionen, Abwasser und Abfall <small>COMM</small>	Fully	<p>Bei der Fraport AG wird der Abfall von einer eigens dafür zuständigen Abteilung Abfallmanagement entsorgt. Die Emissionen werden in einer Umweltbilanzierung im operativen Bereich Flug- und Terminalmanagement erfasst. Das operative Management des Abwassers ist beim Handels- und Vermietungsmanagement angesiedelt. Unser Umweltmanagement umfasst die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall. Für weitere Informationen s. Umwelterklärung 2011, Organigramm, S. 6 - 7, Luftqualität, S. 25 - 27, Abwasser S. 33 - 35, Abfall S. 40 - 41, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Letztgedanke des Fraport-Abfallmanagements ist es, nicht vermeidbare Abfälle so weit wie möglich zu verwerten. Am Flughafen Frankfurt wird Abfall getrennt, unter anderem nach Papier, Glas, Verpackungsabfällen (DSD) und Restabfall. Die gesammelten Abfälle gehen entweder in hochmoderne Sortieranlagen, wo Stoffe aussortiert und die gewonnenen Wertstoffe dem Recycling zugeführt werden oder in das erste kürzlich modernisierte Müllheizkraftwerk der Stadt Frankfurt. Der hier bei der Verbrennung erzeugte Dampf wird zur Produktion von Strom und Fernwärme genutzt. Die bei Fraport anfallenden gefährlichen Abfälle werden ebenfalls getrennt gesammelt und, soweit möglich, einer Verwertung zugeführt. Wo keine Verwertungsmöglichkeit besteht, werden die Abfälle in einer hierfür geeigneten Verbrennungsanlage beseitigt oder in einer chemisch-physikalischen Behandlungsanlage entsorgt. Das betrifft auch kontaminierte Materialien bei der Security. Die nationalen Gesetze werden bei den durch internationale Flügen importierten Abfälle streng angewendet. Das im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenreinigungsmitteln verunreinigt. Zukünftig wird Niederschlagswasser am Flughafen Frankfurt mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt. Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen, Abwasser und Abfall s. Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. IX.</p>				
	Produkte und Dienstleistungen	Fully	<p>Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen bzw. entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (vgl. Nachhaltigkeitsbericht 2011, Nachhaltigkeitsprogramm, S. VII ff.) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten zum Beispiel für den Klimaschutz (vgl. Kapitel „Für unsere Umwelt“, Klimaschutz, S. 23 ff.), mit unserer Biodiversitätsstrategie (unter http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements (vgl. Umwelterklärung 2011, S. 6, Link: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf). Unsere Anstrengungen zur Verminderung von Fluglärm setzen wir ebenfalls weiter fort.</p>				
	Compliance	Fully	<p>Compliance ist Teil unseres Umweltmanagements am Flughafen Frankfurt, welches nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert ist. Unser Flughafen war im Jahr 1999 der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert.</p> <p>Zum Compliance Management vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ S. 39 - 40. Insbesondere die Abschnitte zum Compliance Management System (S. 39), und zum Integrierten Managementsystem (S. 40).</p>				
	Transport <small>COMM</small>	Fully	<p>Intermodale Verkehrsverbindungen generieren im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zusätzliches Verkehrsaufkommen: Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn vergrößert das Einzugsgebiet gegenüber Flughäfen ohne Fernbahnhof. Sie stärkt die Hubfunktion, erhöht die Passagierzahlen und verschafft uns so wichtige Wettbewerbsvorteile. Gleichzeitig ermöglicht die Verlagerung von Flug- auf den Bahnverkehr eine partielle Kapazitätsentlastung des Luftverkehrs. So können Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) von Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlegt werden, für dringend benötigte Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden. Die gezielte Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. Senerzeit wurde unter dem Motto „erhalten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen“ mit der Eröffnung des Airport Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Bahn. Der Anteil des ICE-Verkehrs am Gesamtverkehr der an- und abreisenden Passagiere stieg von 3 Prozent im Jahr 1999 auf knapp 20 Prozent im Jahr 2011. Der Anteil des gesamten öffentlichen Verkehrs lag im Jahr 1999 bei 23,6 Prozent, 2011 nutzten 35 Prozent der Originale-Passagiere zur An- und Abreise zum und vom Flughafen die Bahn (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress, ICE, IC, Fernzug). Bezieht man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 41 %. Das Umweltprogramm 2008 der Fraport AG hatten einen Zielwert von 38,9 % für das Jahr 2020 vorgesehen, der damit nun längst erreicht ist (vgl. Umwelterklärung 2011, S.23 ff. unter http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content.file/Umwelterk%C3%A4rung%202011.pdf). Zahlen zur Intermodalität sind in der Kennzahlen und Fakten - Umwelt, S. 14 zu finden.</p>				

	Intermodalität	Fully	Über Intermodalität wurde unter dem vorherigen Aspekt "Transport" berichtet. Fraport zielt darauf ab, den Flughafen über die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – für möglichst viele Passagiere und Beschäftigte bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen. Hierzu arbeiten wir eng mit anderen Verkehrsträgern zusammen. 2011 nutzten beispielsweise 35 % aller Passagiere die Bahn zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man alle öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 41%. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert – ein Angebot, das im Jahr 2011 32 % der Beschäftigten nutzten. Zudem optimieren wir die Frachtlogistikketten in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und die Verlagerung von Luftfrachtsatzverkehr von der Straße auf die Schiene. Denn mit steigenden Frachtmengen nimmt auch deren An- und Abtransport zu – vor allem über die Straße. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Speditionen, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 beginnt das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb. (vgl. Umwelterklärung 2011, S.23 ff. unter http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misicbinaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content/file/Umwelterklärung%202011.pdf). Zahlen zur Intermodalität sind in der Kennzahlen und Fakten - Umwelt - Transport, S. 14 zu finden.				
	Insgesamt	Fully	Der Erfolg unseres Unternehmens bemisst sich unter anderem daran, wie wir als Teil der Luftverkehrsindustrie auch unserer ökologischen Verantwortung gerecht werden. Deshalb legen wir auf Umweltschutz und die Umweltverträglichkeit unserer Aktivitäten viel Wert. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Betrieb des Flughafens entstehen bzw. entstehen könnten. Der Vorstand der Fraport AG hat im Frühjahr 2008 eine Umweltpolitik für den gesamten Konzern verabschiedet. Diese Politik greift unter anderem die Prinzipien des UN Global Compact auf. Fraport verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen. Dabei strebt die Fraport AG an, die Umwelt zu schützen und für ihre Mitarbeiter sichere sowie gesundheitlich unbedenkliche Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Unser Umweltmanagement gewährleistet, dass wir gesetzlichen Bestimmungen und regulatorischen Eingriffen genügen und kontinuierlich Fortschritte in allen umweltrelevanten Themen erzielen. In dem Bestreben, unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht zu werden, veranlassen wir unsere Mitarbeiter an allen Standorten, an denen wir tätig sind, mithilfe geeigneter Trainingsmaßnahmen zum verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Die langjährigen Erfahrungen des Flughafens Frankfurt im Umweltschutz kommen allen Konzernstandorten zu Gute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Unser Geschäftsmodell unterstützt einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme. Wir wirken auf die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien hin, indem wir bei der Auswahl von Produkten und Dienstleistungen ökologische Kriterien anwenden. Wir informieren jährlich in einer Umwelterklärung über unsere Umweltaktivitäten und -leistungen. Die Umwelterklärung machen wir unseren Mitarbeitern sowie allen Interessierten zugänglich. Unser umfassendes Umweltmanagement konzentriert sich insbesondere auf die Themen Fluglärm, Ressourcenschonung und Energieeffizienz, Klimaschutz, lokale Luftqualität, Biodiversität sowie Wasser- und Abfallmanagement. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Die regelmäßige und aufwendige Überprüfung ist Ausdruck der Überzeugung, dass ein Flughafen unserer Größe im Wettbewerb nur dann dauerhaft bestehen kann, wenn er eine nachhaltige Umweltpolitik als einen kontinuierlichen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess betreibt. (vgl. Umwelterklärung 2011 unter http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/misicbinaer/nachhaltigkeit/umwelterklaerung-2011/jcr:content/file/Umwelterklärung%202011.pdf). Ziele und Leistungen: s. Nachhaltigkeitsbericht 2011, Nachhaltigkeitsprogramm, S. VII ff., Umwelt.				
	Lärm	Fully	In eigener Verantwortung hat Fraport für den Flughafen Frankfurt Main bereits 1993 lärmbezogene Landes- und Startergelbe eingeführt. Im Juli 2010 sind die Lärmkomponenten der Entgeltordnung weiter gespreizt worden. Sie werden nun nach zwölf Lärmkategorien unterschieden. Diese Spreizung schlägt sich nachts besonders deutlich nieder, weil ein zusätzlicher Nachzuschlag, abhängig davon, ob die Bewegung in den Nachtstunden (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr) oder in der Nachtkernzeit (23.00 – 04.59 Uhr) stattfindet, zu entrichten ist. Durch zusätzliche hohe Entgelte soll nicht nur ein wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge gegeben werden, sondern auch für eine Verlegung von Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag. Im Rahmen der bereits vor Eröffnung der neuen Landebahn ergriffenen Maßnahmen zum aktiven Schallschutz werden seit Anfang 2011 neue, lärmintensivste Flugverfahren für die Region rund um den Flughafen erprobt. Ziel des aktiven Schallschutzes ist es, den Lärm direkt an der Quelle zu reduzieren, die Lärmemissionen am Boden insbesondere für hochbelastete Gebiete zu mindern und für eine bessere Verteilung der Lärmbelastung zu sorgen. Ein erstes Maßnahmenpaket umfassende Verfahren. Neben der kontinuierlichen Mitarbeit in der Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“ haben wir für Konzeption und Durchführung von zwei der Maßnahmen (Dedicated Runway Operations-Verfahren (DROps), Anhebung des Anflugwinkel) die Verantwortung übernommen. Starts in der Nacht bzw. zwischen 23 und 04:59 Uhr sollen auf bestimmte Startbahnen beziehungsweise Abflugrouten gebündelt werden, so dass insgesamt die geringste Belastung für die Anwohner sowie Lärmpausen erzeugt werden. Dieses Verfahren ist seit dem 31. Oktober 2011 ausgesetzt. Grund dafür ist, dass der Hessische Verwaltungsgerichtshof mit Wirkung zu diesem Datum die im Planfeststellungsbeschluss erlaubten 17 geplanten Flüge in der Zeit zwischen 23 Uhr abends und 04:59 Uhr untersagt hat. Voraussichtlich Mitte März 2012 wird das Leipziger Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich über die Zulässigkeit von Nachtflügen entscheiden. Die bisherigen Erfahrungen mit dem Dedicated Runway Operations-Verfahren (DROps) haben aber gezeigt, dass es betrieblich ohne wesentliche Schwierigkeiten umzusetzen ist. Die Anhebung um 0,2 Grad gegenüber dem bisherigen Anflugwinkel vergrößert im Anflugbereich auf die Landebahn Nordwest und reduziert dadurch die Lärmbelastung. Fraport hat das erforderliche Instrumentenlandesystem an der Landebahn Nordwest bereits installieren lassen. Die notwendigen Genehmigungen stehen noch aus, und es sind Nachweise zu erbringen, dass der erhöhte Anflugwinkel bei den sicheren Betrieb nicht gefährdet. Es ist unser Ziel, im Verlauf des Jahres 2012 mit dem erhöhten Anflugwinkel in Betrieb zu gehen. Nachdem zur Anpassung des Anflugstreckensystems an das Vier-Bahnen-System bereits im März 2011 u.a. die Verläufe der beiden Gegenanflugstrecken verschoben worden waren, ergaben sich schon im Laufe des Jahres veränderte Betroffenheiten. Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn am 21. Oktober und der neuen Südanflugstrecken nahm der Flugverkehr zwar zunächst nicht zu, aber lokal kam es zu deutlichen Belastungsmaßnahmen. Wegen der starken Proteste belief der Verkehrsminister des Landes Hessen Ende Oktober eine beim Forum Flughafen und Region (FFR) angesiedelte Task Force Flugwegoptimierung ein. Ihr gehören Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS), der Airlines, der Fluglärmmmission und von Fraport an. Zur Diskussion stehen nicht nur kurzfristig wirkende Maßnahmen. Die DFS hat unter Hinweis auf europäische und internationale Aktivitäten neue Verfahren aufgezeigt, die längerfristig grundsätzliche Strukturveränderungen im Luftraum mit weitreichenden Konsequenzen haben können. Ebenso diskutiert wird der so genannte kontinuierliche Steigflug, der unter den Namen Continuous Climb Departure oder Continuous Climb Operations in Zukunft stärker im Fokus stehen soll. Bei allen Maßnahmen ist die Komplexität der Situation des Flughafens Frankfurt zu berücksichtigen. Allein die hohe Verkehrsdichte in Verbindung mit der absoluten Priorität der Sicherheit bedingen, dass jeder Vorschlag sorgfältig geprüft und in seinen Wechselwirkungen mit dem Gesamtsystem analysiert und bewertet werden muss. Alle Veränderungen in Frankfurt müssen beispielsweise im Rahmen der Harmonisierung des Europäischen Luftraums betrachtet werden, an dem die DFS eng zusammen mit den Beneluxstaaten, Frankreich und der Schweiz arbeitet. Unabhängig davon ist es aber Ziel der Task Force 2012, ein Paket an Sofortmaßnahmen zu verabschieden, das die betroffenen Anwohner spürbar entlastet. Der aktive Schallschutz wird ergänzt durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die Hessische Landesregierung eine Schallschutzbereichsverordnung für den Flughafen Frankfurt Main erlassen. Sie setzt Schallschutzbereiche fest, durch die mehr als 86.000 vom Fluglärm im Hausbereich stärker betroffen sind. Darüber hinaus hat Fraport sich bereit erklärt, die Erstellung von Schallschutzmaßnahmen für Neubaufträge zeitlich vorzuziehen. Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 28 Messstationen und drei mobile Messanlagen. Nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest im Oktober 2011 wurden die neuen Messstationen MP 14 Hochheim und MP 44 Frankfurt Lerchberg in Betrieb genommen. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen wie zum Beispiel die Routenbegleitung oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen veröffentlichen wir im Internet unter www.fraport.de . Die Fraport AG unterstützt eine vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) initiierte und vom Darmstädter Ökoinstitut wissenschaftlich begleitete Lärmstudie, die sich über einen längeren Zeitraum um die Erfassung und den Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit befasst. Neben einem Vergleich mit der Situation an einigen anderen Flughäfen sollen auch die Lärmmissionen von Straßen- und Schienenverkehr in die Analyse einbezogen werden. Weiteres zum Schallschutz im Nachhaltigkeitsbericht 2011, Kapitel "Für die Gesellschaft": Abschnitt "Schallschutz", S. 31 ff., und Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. X.				
DMA LA	Managementansatz Arbeitspraktiken & Menschenwürdige Beschäftigung		Ziele und Leistung: Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Attraktivität als Arbeitgeber", "Aus- und Weiterbildung", "Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz", "Beschäftigererhalt und Ausbau" sowie "Diversity" zusammengefasst. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. IV - VI. Policy: Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus hat das Unternehmen 16 Standorte auf vier Kontinenten. In der Gestaltung der Beziehung zu unseren Mitarbeitern bekennen wir uns zu ethischen Grundsätzen und Werten. Unser unternehmerisches Handeln soll im Einklang stehen mit international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den ILO-Kernarbeitsnormen, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Prinzipien des UN Global Compact. Wir fordern und fördern verantwortungsvolles Handeln an allen Konzern-Standorten, an denen wir Mehrheitsbeteiligungen halten. Unsere Verpflichtung auf Werte und Prinzipien wird durch eine aktive Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung ergänzt (vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten", S. 15, Absatz 1). Verantwortung: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Beschäftigtenaspekte trägt, ist der Vorstand Arbeitsdirektor. Schulungen und bewussteinbildende Maßnahmen: Jedes Jahr organisiert der Arbeitsschutz gemeinsam mit dem Gesundheitsmanagement, der Arbeitsmedizin und den operativen Fachbereichen eine mehrmonatige Sicherheitsaktion, die dieses Jahr unter dem Motto „Mit Sicherheit dabei“ stand. Hauptziel ist, die Mitarbeiter über sicheres Verhalten in ihrem Arbeitsumfeld zu informieren, Hinweise auf Unfallrisiken in der Freizeit und im Privatleben sind aber auch Teil dieses Angebots. Auch im Konzern wird das Thema Sicherheit systematisch verfolgt. So wurden zum Beispiel an den belgischen Konzern-Flughäfen Varna und Burgas Risikofaktoren im Arbeitsplatzumfeld erfasst. Aus dieser Erhebung wird ein Risikomanagementprogramm abgeleitet und ein Aktionskatalog für 2012 erstellt. 2011 wurde zudem ein Training für Vorgesetzte durchgeführt, um sie für Risiken zu sensibilisieren und es wurde ein Programm zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf dem Vorfeld realisiert (vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten": Abschnitt "Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz", S. 19 - 20). Monitoring und Nachverfolgung: Kapitel "Für unsere Beschäftigten": Abschnitt "Attraktivität als Arbeitgeber", S. 16, Absatz 6 und 7, S. 17, Absatz 1 Zentrale Chancen und Risiken: Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (vgl. Geschäftsbericht 2011 - Chancen- und Risikobericht, S. 69ff.).				
Aspekte	Beschäftigung <small>COMM</small>	Fully	Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus hat das Unternehmen 16 Standorte auf vier Kontinenten. In der Gestaltung der Beziehung zu unseren Mitarbeitern bekennen wir uns zu ethischen Grundsätzen und Werten. Unser unternehmerisches Handeln soll im Einklang stehen mit international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den ILO-Kernarbeitsnormen, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Prinzipien des UN Global Compact. Wir fordern und fördern verantwortungsvolles Handeln an allen Konzern-Standorten, an denen wir Mehrheitsbeteiligungen halten. Unsere Verpflichtung auf Werte und Prinzipien wird durch eine aktive Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung ergänzt (vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten", S. 15, Absatz 1). Grundsatz und Programme in Bezug auf Einstellung von lokalem Personal durch den Flughafenbetreiber und Contractoren, Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Arbeitnehmer mit Zugang zu Sicherheitsbereichen des Flughafens und Maßnahmen, welche die Bindung der Mitarbeiter an den nächsten Auftragnehmer erfordern, existieren bei Fraport nicht.				
	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis <small>COMM</small>	Fully	Fraport hat eine lange Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Wir möchten nicht nur quantitativ ein großer Arbeitgeber, sondern auch gerecht und fair sein, indem wir unseren Beschäftigten für ihre Leistung und Einsatzbereitschaft einen Ausgleich zurückgeben. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Wir bieten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik. Der Betrieb der Fraport AG und deren Tochterunternehmen geschieht im Wesentlichen mit eigenen Beschäftigten. Diese werden zu 95 % im Rahmen von Kollektivvereinbarungen beschäftigt und bezahlt. Das Risiko von Streiks, die zu Störungen des Flughafenbetriebs führen würden, ist daher äußerst gering. Dies betrifft auch sämtliche sicherheitsrelevante Bereiche wie die Sicherheitskontrollen, die Flughafen-Sicherheit und die betriebliche Sicherheit. Auf andere Vertragspartner wie auch die Kunden unserer Flughäfen können wir in Bezug auf die Arbeitszufriedenheit keinen Einfluss ausüben.				
	Arbeitsschutz <small>COMM</small>	Fully	Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, das körperliche, seelische und psychosoziale Wohlbefinden seiner Mitarbeiter durch umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes nachhaltig zu fördern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, ganzheitliche Gesundheitskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternativen Belegschaft zugeschnitten sind (vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten": Abschnitt "Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz", S. 19 - 21, http://ir2.life.de/data/fraport_cs/rgb_html/pdf/Massnahmen_Gesundheitsmanagement.pdf , http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/nachhaltigkeit/soziales/arbeits-_und_gesundheitsschutz/arbeits-_und_gesundheitsschutz.html). Als wesentliche Gesundheits- und Sicherheitsrisiken werden am Flughafen Frankfurt Arbeitslärm und Gefahrstoffe definiert: Eine besondere Bedeutung hat für Fraport die Minimierung der Lärmbelastung aller am Flughafen Beschäftigten. Dabei geht es um den Positionslärm als Lärm direkt am Flugzeug (Arbeitsstellenlärm) und den Hintergrundlärm bei laufender Abfertigung. Über ein Lärmkataster kann die Lärmbelastung jedes Arbeitsplatzes bewertet werden. Aufgrund der Messwerte werden nach dem TOP-Prinzip Maßnahmen abgeleitet, d.h. zuerst kommen technische Maßnahmen, darauf folgen organisatorische Maßnahmen und dann personalgebundene Maßnahmen. Der Umgang unserer Beschäftigten mit Gefahrstoffen ist – wie auch für die Mitarbeiter der Fremdfirmen – nach der Betriebssicherheitsverordnung und der Gefahrstoffverordnung geregelt. Entsprechend neuer Vorschriften der Gefahrstoffverordnung sowie der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS), wurden die bisherigen Gefährdungsanalysen (Gefahrstoff-Datenblätter) überarbeitet und den gesetzlichen Regelungen angepasst. Im Jahr 2011 führte die Arbeitssicherheit 160 Produktbewertungen (auch für Fremdfirmen) und Klassifizierungen durch. Fünf Produkte wurden mit dem Hinweis auf mögliche krebsverursachende und umweltschädigende Eigenschaften abgelehnt. Sie wurden durch Stoffe und Produkte ersetzt, die diese Gefahrstoff-Eigenschaften nicht besitzen. Für die Beurteilungen wurden die aktuellsten EG- und Arbeitsschutzvorschriften berücksichtigt. Die Verantwortung, die Fraport für die Arbeitssicherheit übernimmt, wird auch im Umgang mit Zeitarbeitern deutlich. Sie sind beim Thema Arbeitssicherheit den fest angestellten Mitarbeitern gleichgestellt und durchlaufen bei Fraport eine qualifizierte Einarbeitungsphase. Im Hinblick auf die Arbeitssicherheit erfordern die Bauarbeiten für den Flughafen-Ausbau, besondere Schutzmaßnahmen. Wo Fraport mit externen Bauunternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt (vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten": Abschnitt "Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz", S. 19).	Die Kontrolle der Unfallrate in explosionsgefährdeten Umgebungen sowie Politiken und Praktiken zur Verhinderung der Exposition gegenüber ansteckenden Pandemie-Erkrankungen sind für Fraport nicht relevant.	Not material	Die Kontrolle der Unfallrate in explosionsgefährdeten Umgebungen sowie Politiken und Praktiken zur Verhinderung der Exposition gegenüber ansteckenden Pandemie-Erkrankungen sind für Fraport nicht relevant.	
	Aus- und Weiterbildung	Fully	Vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten": Abschnitt "Aus- und Weiterbildung", S. 21, http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/jobs_karriere/professionals/personalentwicklung.html				
	Diversity	Fully	Als international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt und Unterschiedlichkeit seiner Mitarbeiter zu schätzen. Im Rahmen des Diversity Managements machen wir die Verschiedenheit unserer Beschäftigten bewusst zum Bestandteil von Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Basis hierfür ist die Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“. Für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Beschäftigten“: Abschnitt "Diversity", S. 17, Absatz 4 - 6. Diversity und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zentrale Bestandteile unserer Beschäftigungspolitik. Wir arbeiten ständig daran, die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns mit den individuellen Lebensentwürfen unserer Beschäftigten bestmöglich in Einklang zu bringen. Flexible Arbeitszeiten im Rahmen des betrieblich Möglichen, eine partnerschaftliche Beschäftigungspolitik und breit gefächerte Aus- und Weiterbildungsangebote spielen dabei ebenso eine Rolle wie unsere Unterstützungsangebote für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, wie unsere Kinderbetreuungseinrichtungen.				
Gleichbehandlung von Frauen und Männern	Fully	Gemäß dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgt mittelfristig eine Erhebung und Analyse von Strukturdaten (vgl. LA14 "Ratio of basic salary and remuneration of women to men by employee category, by significant locations of operation.").					

DMA HR	Managementansatz Menschenrechte	<p>Ziele und Leistung: Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Diversity" und "Beschaffung" zusammengefasst. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. V und XII.</p> <p>Policy: In der Gestaltung der Beziehung zu unseren Mitarbeitern bekennen wir uns zu ethischen Grundsätzen und Werten. Unser unternehmerisches Handeln soll im Einklang stehen mit international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den ILO-Kernarbeitsnormen, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Prinzipien des UN Global Compact. Wir fordern und fördern verantwortungsvolles Handeln an allen Konzern-Standorten, an denen wir Mehrheitsbeteiligungen halten. Unsere Verpflichtung auf Werte und Prinzipien wird durch eine aktive Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung ergänzt. Um die Einhaltung der Menschenrechte auch in unseren Investitions- und Beschaffungspraktiken zu verankern, haben wir 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält grundlegende Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich außerdem verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten "Business Conduct Rules" bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern. Fraport respektiert die kulturelle, ethnische, soziale, politische und rechtliche Vielfalt aller Nationen und Gesellschaften. Im Rahmen des Diversity Managements machen wir die Verschiedenheit unserer Beschäftigten bewusst zum Bestandteil von Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG).</p> <p>Zentrale Risiken und Chancen/Impact Assessment: Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementssystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Die Risikoabschätzung erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen die Fraport auf das Umfeld hat (Impact Assessment). Vgl. Geschäftsbericht 2011 - Chancen- und Risikobericht, S. 69ff).</p> <p>Verantwortlichkeit: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Menschenrechtsaspekte trägt, sind die Vorstandsvorsitzenden.</p> <p>Schulungen und bewussteinbildende Maßnahmen: Die Führungskräfte der Ebenen 1-4 und die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig Jahre im Hinblick auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) geschult. Im Berichtszeitraum erfolgten keine Klagen mit Bezug auf das AGG.</p> <p>Monitoring und Nachverfolgung: Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung international anerkannter Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem der Fraport AG verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen, sich im Rahmen interner und externer Audits stichprobenartig überprüfen zu lassen. Sie sind zentral durch den Zentralbereich Nachhaltigkeitsmanagement gemäß ISO 9001-Standards ausgebildet. Die Planung der internen und externen Audits liegt ebenfalls im Bereich Nachhaltigkeitsmanagement. Damit soll sichergestellt werden, dass alle beteiligten Unternehmen und Bereiche regelmäßig, entsprechend der zu prüfenden Themenfelder wie gesetzliche Regelungen oder eingegangene Verpflichtungen auditiert werden.</p>				
Aspekte	Investitions- und Beschaffungspraktiken	Fully Um die Einhaltung der Menschenrechte auch in unseren Investitions- und Beschaffungspraktiken zu verankern, haben wir 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 38 - 39).				
	Gleichbehandlung	Fully Fraport respektiert die kulturelle, ethnische, soziale, politische und rechtliche Vielfalt aller Nationen und Gesellschaften. Im Rahmen des Diversity Managements machen wir die Verschiedenheit unserer Beschäftigten bewusst zum Bestandteil von Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Basis hierfür ist die Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“. Darin ist unter anderem festgeschrieben, dass wir Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit, Chancengleichheit und partnerschaftliches Verhalten verfolgen und auf Diversity für eine zukunftsgerichtete Entwicklung des globalen Geschäfts und motivierte Mitarbeiter setzen. Um der Bedeutung des Themas Rechnung zu tragen, wurde in der Fraport AG die Funktion der Beauftragten für „Diversity und Allgemeine Gleichbehandlung“ geschaffen. Ihre Aufgabe ist die strategische Ausrichtung des Diversity-Managements, seine konzeptionelle Weiterentwicklung, die entsprechende Beratung des Vorstands sowie die Unterstützung der Geschäftsbereiche. Sie ist zudem Ansprechpartnerin für Beschwerden von Beschäftigten bei Diskriminierungen, Benachteiligungen und Belästigungen aufgrund der im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz genannten Merkmale (vgl. Kapitel „Für unsere Beschäftigten“, Abschnitt „Diversity“, S. 17).				
	Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	Fully Fraport achtet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen im Rahmen der nationalen Regelungen. Darüber hinaus bekennen wir uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs. Im Fraport-Konzern sind 95 % der Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst.				
	Abschaffung von Kinderarbeit	Fully Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet.				
	Abschaffung von Zwangs- und Pflichtarbeit	Fully Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei. Fraport unterstützt hier im Rahmen der Möglichkeiten, wie zum Beispiel der Verfügungstellung von entsprechenden Videoauswertungen. Erkenntnisse über sicherheitsrelevante Sachverhalte werden in Meetings ausgetauscht, damit alle im Bereich Sicherheit tätigen Organisationen und Behörden sich gegenseitig unterstützen. Vor dem Austausch von Daten werden die jeweiligen Datenschutzbeauftragten um entsprechende Prüfung und Zustimmung gebeten. Es existieren auf Basis von Anforderungen Seitens der Behörden verschiedene Sicherheitssysteme in Abhängigkeit von Infrastruktur, Prozessen und Risiken. Als Beispiel seien kurzzeitige Ausweissperren (10 Minuten) genannt. Dieses verhindert, die kurzfristige wiederholte Nutzung eines Ausweises an Türen. Wo immer möglich, werden Mitarbeiterbereiche zwischen Schengen und Non-Schengen Bereichen in unmittelbarer Nähe zu einer Grenzkontrolle installiert. Darüber hinaus gibt es in Flughafenbenutzungsordnung sowie der Ausweisordnung klare Richtlinien für alles Ausweisinhaber sowie Regelungen bei Missbrauch bis hin zum Entzug von Ausweisen / Zutrittsberechtigungen.	Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei und nicht bei Fraport.	Not material	Die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Bekämpfung von Menschenhandel beziehungsweise Schleusung liegt bei der Bundespolizei und nicht bei Fraport.	
	Sicherheitspraktiken	Fully Das im Jahr 2005 erlassene Luftsicherheitsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§5 LuftsIG). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafen-Betreiber (§8 LuftsIG) sowie die Fluggesellschaften (§9 LuftsIG) durchzuführen haben. Die Luftsicherheitsmaßnahmen gemäß §5 LuftsIG liegen in der Verantwortung der Bundespolizei. Diese hat die Fraport AG, FraSec GmbH und einen weiteren Dienstleister beauftragt, die Luftsicherheitskontrollen durchzuführen. Hierzu gehören vor allem die Personen- und Handgepäckkontrollen sowie die Reisegepäckkontrollen. Der Flughafen-Betreiber selber ist im Rahmen der Eigensicherung verpflichtet, Sicherheit und Ordnung auf dem Gelände des Flughafens als Voraussetzung für ungestörte betriebliche Abläufe zu gewährleisten. Das gesamte Flughafen-Gelände muss den vorgeschriebenen Sicherheitsstandards genügen. Diese richten sich nach den Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes sowie den gültigen EU-Verordnungen und sind hinsichtlich ihrer Kritikalität in unterschiedlich zu sichernde Bereiche unterteilt. Dem Flughafen-Betreiber obliegt die Verantwortung der Durchführung von Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie den Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Flughafens (Critical Parts). Dazu gehören seit neuestem auch die Kontrolle sogenannter Flughafenlieferungen (Lieferungen von Gütern in die sicherheitskontrollierten Bereiche, die nicht der Bordverpflegung dienen) und die Kontrolle zur Mitnahme verbotener Gegenstände, die zur Ausführung von Arbeiten in den Sicherheitsbereichen zwingend erforderlich sind. Mit der Durchführung aller Kontrollen hat die Fraport AG die FraSec GmbH beauftragt. Die Fraport AG unterliegt bei den Eigensicherungspflichten gemäß §8 LuftsIG den Vorgaben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Aufsichtsbehörde. Die Fraport AG hat in den letzten beiden Jahren in einer Arbeitsgruppe aus mit Teilnehmer von Datenschutz, Produktmanagement Video und Unternehmenssicherheit unter Beteiligung des Betriebsrates das Datenschutzkonzept für den Einsatz von Videotechnik auf dem Flughafengelände überarbeitet und weiter optimiert. Das neue Konzept gibt jetzt noch klarere, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtliche Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer und den internen Errichter, für die Installation, Konfiguration und Nutzung aller Videodaten. Darüber hinaus wurde ein neuer Genehmigungsprozess etabliert, der Maßgeblich auf der Benennung von Videoaufnahmen durch die nutzenden Bereiche basiert. In dieses Konzept wurden neue Anforderungen durch Behörden integriert. Durch diese Maßnahmen ist weiterhin sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Mitarbeitern vereinbar sind. Durch die Nutzung von 2D Barcodes auf Bordkarten und die damit einhergehende (Teil-) Automatisierung wäre die Speicherung von personenbezogenen Daten in Systemen der Fraport AG theoretisch möglich. Diese sind jedoch für den Betrieb des Flughafens nicht notwendig. Daher wurden in Zusammenarbeit mit Kunden und dem Datenschutz die eingesetzten Systeme derart konzipiert und realisiert, dass personenbezogene Daten dem Kontrollpersonal für Kontrollzwecke lediglich angezeigt, jedoch nicht gespeichert oder sonstwie verarbeitet oder genutzt werden. Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter Anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Dieses erfolgt in Frankfurt mittels eines neuen Ausweisverwaltungssysteme sowie zukünftig neuer Zutrittskontrollsysteme sowohl für Gates als auch alle anderen Zugänge zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen. Die Fraport AG hat zum Schutz der Daten sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Neben dem Abschluss einer Betriebsvereinbarung zur Regelung mit dem Umgang der Daten müssen sämtliche Nutzungsänderungen mit dem Datenschutzbeauftragten und dem Betriebsrat abgestimmt werden. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet werden dokumentiert, so dass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann. Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Luftsicherheitsassistenten sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter dahingehend, dass Unkonventionelles stets als gefährlich einzustufen ist. Das betrifft natürlich in erster Linie gefährliche Gegenstände, die nicht in den Sicherheitsbereich bzw. an Bord eines Luftfahrzeugs gelangen dürfen. Unkonventionell bedeutet aber auch, die Behörden zu informieren, wenn bspw. ein Passagier mehrere verschiedene Pässe mit sich führen sollte. Ein solches Auffinden betrifft nur die Kontrolle der Person und / oder des Handgepäckes. Bei der mehrstufigen Reisegepäckkontrolle ist ein solches Auffinden über die Auswertung des Röntgenbildes eher als Zufallsfund einzustufen, da hier nur das Kriegswaffenkontroll-Gesetz und IATA-Vorlagen maßgeblich sind.				
	Rechte der Ureinwohner	Fully Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen.				
	Überprüfung	Fully Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem der Fraport AG verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits durch eigene Auditors und externer Auditors überprüfen zu lassen. Sie sind zentral durch den Bereich Nachhaltigkeitsmanagement, gem. ISO 9001 Standards ausgebildet. Die Planung der internen und externen Audits liegt ebenfalls im Zentralbereich Nachhaltigkeitsmanagement. Damit soll sichergestellt werden, dass alle beteiligten Unternehmen und Bereiche regelmäßig, entsprechend der zu prüfenden Themenfelder (gesetzlicher Regelungen, eingegangener Verpflichtungen), auditiert werden (vgl. http://www.business-services.fraport.de/content/fraport_ag_business-services/de/informationen_zure-vergabetauev-zertifiziertesmanagementsystemderfraport.html).				
	Nachbesserungen	Fully Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerde-mechanismen eingereicht wurden (vgl. HR11 "Number of grievances related to human rights filed, addressed and resolved through formal grievance mechanisms."). Aus diesem Grund mussten keine Nachbesserungen erfolgen.				
DMA SO	Managementansatz Gesellschaft	<p>Ziele und Leistung: Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Schallschutz", "Luftqualität", "Compliance/Governance" und "Regionales Engagement" zusammengefasst. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. VII - X.</p> <p>Policy: Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz, vgl. hierzu Kapitel "Für die Gesellschaft", S. 31.</p> <p>Verantwortlichkeit: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für Gesellschaftsaspekte trägt, sind die Vorstandsvorsitzenden.</p> <p>Schulungen und bewussteinbildende Maßnahmen: Ein wesentliches Handlungsfeld für Fraport ist der Schallschutz. Um mit den Bürgern in der Region in Dialog zu treten, verfügt die Fraport AG über ein „Info-Mobil“, welches im Umfeld des Flughafens unterwegs ist. Fraport-Mitarbeiter können als Botschafter agieren und an den Einsätzen in der Region teilnehmen. Im Vorfeld der Einsätze finden Schulungen statt, welche unter anderem die Themen Lärm, Flugrouten und Schallschutz beinhalten.</p> <p>Monitoring und Nachverfolgung: Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz. Verschiedene Monitorings - Fluglärmmonitoring, Sozialmonitoring und Umweltmonitoring - erfolgen über das Umwelt- und Nachbarschaftshaus. Weitere Informationen zu den Monitorings befinden sich auf www.forum-flughafen-region.de/monitoring/basisinformationen.</p> <p>Zentrale Chancen und Risiken: Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementssystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (vgl. Geschäftsbericht 2011 - Chancen- und Risikobericht, S. 69ff).</p>				
Aspekte	Gemeinwesen	Fully Trotz des höheren Verkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt setzen wir alles daran, die damit verbundenen Belastungen für Menschen und Umwelt zu begrenzen. Vor Beginn des Flughafen-Ausbaus wurde durch das Planfeststellungsverfahren (PFV), einem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren, unter anderem auch die Umweltverträglichkeit untersucht. Die Ergebnisse dieses Verfahrens finden sich im Planfeststellungsbeschluss (http://www.wirtschaft.hessen.de/lrj/HMW_VL_Internet?uid=5b625deb-9ee6-11d5-ce7b-91921321b2c3) wieder, der am 18. Dezember 2007 durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erteilt wurde. Der Erweiterung des Flughafens Frankfurt durch die neue Landbahn ging ein Mediationsverfahren voraus, das die öffentliche Debatte über die Notwendigkeit und Zumutbarkeit der zukünftigen Entwicklung des Flughafens Frankfurt einfangen und begleiten sollte. Im Mai 1998 wurde begonnen, die Zukunft des Flughafens Frankfurt in einem unabhängigen und ergebnisoffenen Mediationsverfahren zu diskutieren. Das Mediationsverfahren dauerte insgesamt 15 Monate. Um die von Anwohnern, Kommunen und anderen Organisationen geäußerte Kritik am Flughafen-Ausbau aufzufangen und in die Planungen einzubringen, wurde 2008 das Forum Flughafen und Region von der Hessischen Landesregierung und den Luftverkehrsaktoren Fraport, Deutsche Lufthansa, Deutsche Flugsicherung und BARG, der deutschen Interessensvertretung von Fluggesellschaften, gegründet. Das Forum bündelt den Dialog über die Entwicklung des Frankfurter Flughafens und die Zusammenarbeit in der Region. Schwerpunkte des Forums sind der inhaltliche Austausch mit der Bevölkerung, ein Lärmmonitoring sowie die Entwicklung von Schutzmaßnahmen. Seit Juli 2009 betreibt die vom Land Hessen gegründete Gemeinnützige UmweltHaus GmbH das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) (http://www.forum-flughafen-region.de/forum/umwelthaus), das neue Maßstäbe für Transparenz und Information setzt. Das UNH erhebt für sich den Anspruch, transparent und vor allem neutral zu informieren. Sein wichtigstes Ziel ist, die Kommunikation und die Kooperation zwischen dem Flughafen Frankfurt, seinen Nutzern und den Anwohnern kontinuierlich zu verbessern. Darüber hinaus hat das UNH die Aufgabe, die verschiedenen Monitorings – Fluglärmmonitoring, Sozialmonitoring, Umweltmonitoring – zusammenzuführen und fachlich neutral aufzubereiten. Weitere Informationen zu den Monitorings befinden sich unter: http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/basisinformationen . Über ein umfassendes internes Monitoringsystem verfügen auch unsere Flughäfen in Bulgarien. Es überwacht die folgenden Bereiche: Lärm, Wasser, Abfall, Lageranlagen und Leitungen für Treibstoffe, Öle und Chemikalien sowie Flora und Fauna. Auch an unseren anderen internationalen Standorten pflegen wir den Dialog mit der Region. Der Jorge Chavez International Airport Lima gilt beispielsweise als Vorzeigeflughafen in Südamerika. Nicht zuletzt durch das rasche Wachstum tragen wir hier über unsere Tochtergesellschaft Lima Airport Partners (LAP) eine besondere gesellschaftliche Verantwortung, die über eine Stärkung der regionalen Wirtschaft und dem Umweltschutz hinausgeht. Dazu gehört auch zunehmend eine Auseinandersetzung mit den sozialen Belangen der benachbarten Bevölkerung und eine gezielte Förderung sinnvoller Projekte.				

	Korruption	Fully	<p>Wir erwarten in allen Belangen des Geschäfts, dass die gültigen Gesetze und Vorschriften beachtet und eingehalten werden. Unser weltweites Handeln richtet sich an den jeweils geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen aus. Mit der Einführung des WertManagementsystems haben wir 2003 ein klares Zeichen für die Wertevorstellungen gesetzt, unter deren Beachtung die Fraport AG wirtschaftlich erfolgreich handeln möchte. Der ökonomische Begriff Wert und der moralische Begriff Werte sind für uns hierbei keine Gegensätze. Wirtschaftlicher Erfolg und moralische Überzeugungen dürfen nicht im Widerspruch stehen, sondern sind beides Bedingungen für eine nachhaltige Unternehmensführung. Hierbei steht Nachhaltigkeit nicht nur für die erklärte Übernahme von Verantwortung in Fragen der Ökologie und sozialer Fragestellungen, sondern auch für das Handeln einer Unternehmung, die als akzeptierter Teil einer Gesellschaft sich ohne Kompromisse an deren Gesetze und Regeln halten will. Neben der permanenten Weiterentwicklung immer ausgeklügelter Kontrollsysteme sind wir der Überzeugung, dass es klar vereinbarter und systematisch mit Leben erfüllter moralische Standards bedarf, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Diese dienen der Prävention und sind als einseitige Handlungsanleitung für unsere Mitarbeiter und unsere Geschäftspartner zu verstehen. Die Grundwerte Rechtfähigkeit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz und Fairness erwarten wir sowohl von uns selbst, wie auch von unseren Geschäftspartnern. Diese Grundwerte sind verbindlich für alle Beschäftigten und auf allen Ebenen unseres Unternehmens. Wir wollen, dass die Wertorientierung ein fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur wird. Umgesetzte Maßnahmen zur Implementierung des WertManagementsystems beinhalten zahlreiche Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen für unterschiedliche Bereiche und Zielgruppen, bereichsspezifische Informations- und Kommunikationstools, Diskussionsgruppen, Broschüren, Online-Befragungen mit Ableitung von Handlungsempfehlungen und Ermittlung von Veränderungen sowie intensive externe und interne Berichterstattung. Der Dialog mit unseren Geschäftspartnern hierzu umfasst die Aufnahme einer Anti-Korruptionsformel in die Beraterverträge, einer Integritätsklärung in die zusätzlichen Vertragsbedingungen bei Bau-, Architektien- und Ingenieurleistungen, eine Verfahrensweisung zur Auftragsperre von Aufträgen für Bau-, Liefer- und Dienstleistungen sowie ein internetgestütztes Selbstbewertungssystem für Lieferanten. In 2011 haben wir angefangen, ausgewählte Firmen der Supply Chain mit einem Compliance self assessment über deren Stand ihrer Compliance Bemühungen zu befragen (für weitere Informationen vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/Nachhaltigkeit/wertmanagement.html).</p> <p>Seit 2009 verfügt Fraport über ein elektronisches Hinweisgebersystem (BKMS) zur Erfassung und Prävention von unternehmensschädigendem Verhalten. Mitarbeiter der Fraport AG, Geschäftspartner und Kunden können Hinweise über Unregelmäßigkeiten online über das zertifizierte BKMS abgeben. Weltweit und rund um die Uhr können so vertrauliche Informationen zu Korruption und Wirtschaftskriminalität direkt oder anonym weitergeleitet werden. BKMS stellt systemseitig die Anonymität des Hinweisgebers sicher. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt überprüft, gegebenenfalls werden arbeitsrechtliche Schritte unternommen. Mit unserer Beteiligung in Lima im Juli 2011 wurde nunmehr bei allen ausländischen Beteiligungen, bei denen die Fraport eine Mehrheitsbeteiligung hat, das elektronische Hinweisgebersystem in der jeweiligen Landessprache eingeführt. Zum Dezember 2011 wurde eine Ombudsfrau beauftragt. Zentrale Aufgabe der Ombudsfrau (Externe Rechtsanwältin) ist die vertrauliche Entgegennahme von Hinweisen auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und Regelverstöße zu Lasten des Unternehmens. Der Hinweisgeber, der sich nicht an die hierfür eigentlich intern zuständigen Stellen wenden möchte, erhält mit der externen Ombudsfrau eine zusätzliche, außerhalb des Unternehmens stehende Ansprechpartnerin, die dem Anwaltsgeheimnis und damit der Verschwiegenheitspflichtung unterliegt. Die Ombudsfrau prüft auf der Basis ihrer langjährigen fachlichen Erfahrung selbstständig und unabhängig die bei ihr eingehenden Hinweise auf ihre Relevanz für das Unternehmen. Kommt sie zu dem Ergebnis, dass dem Verdacht nachgegangen werden muss, so gibt sie den Vorgang ohne Offenlegung der Person des Hinweisgebers an die zuständige Stelle in der Fraport AG weiter, wenn der Hinweisgeber hierzu sein Einverständnis erklärt hat. Die Kosten für die Tätigkeit der Ombudsfrau trägt die Fraport AG. Anrufe bei der Ombudsfrau sind ebenfalls kostenfrei für den Hinweisgeber.</p> <p>Für mehr Informationen vgl. Kapitel "Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance", S. 39.</p>			
	Politik	Fully	<p>Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (vgl. Kapitel „Strategie und Stakeholderengagement“, S. 6 - 7 und Stakeholder-Engagement Fraport AG).</p> <p>Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), für weitere Informationen vgl. http://www.adv.aero/, Airports Council International (ACI für weitere Informationen vgl. http://www.airports.org) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus auch Gründungsmitglied des neuen Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), der seine Arbeit zum 1. Januar 2011 aufgenommen hat (für weitere Informationen vgl. http://www.bdl.aero/). BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Für Fraport hat die Verbandsarbeit einen hohen Stellenwert. Verbandsarbeit fördert Austausch und Kooperation mit anderen Flughäfen zu aktuellen verkehrspolitischen und branchenspezifischen Themen. Bei der ADV steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Fokus, bei ACI EUROPE bzw. ACI WORLD der Europäische bzw. Internationale Luftverkehr. In Europa ist besonders der Austausch zwischen den Hubsflughäfen wichtig, da hier gemeinsame Positionen, Strategien und Lösungsansätze abgestimmt werden können. Verbandsarbeit wird praktiziert zu diversen Themen auf Fachbereichsebene (z. B. Umweltpolitik, Sicherheitsthemen, Passagierthemen, Flughafenentwicklung, Single European Sky, usw.). Auch der Fraport-Vorstand ist aktiv in den Führungsgremien der Verbände tätig.</p>			
	Wettbewerbswidriges Verhalten	Fully	<p>Wir erwarten in allen Belangen des Geschäfts, dass die gültigen Gesetze und Vorschriften beachtet und eingehalten werden. Unser weltweites Handeln richtet sich an den jeweils geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen aus. Mit der Einführung des WertManagementsystems haben wir 2003 ein klares Zeichen für die Wertevorstellungen gesetzt, unter deren Beachtung die Fraport AG wirtschaftlich erfolgreich handeln möchte. Der ökonomische Begriff Wert und der moralische Begriff Werte sind für uns hierbei keine Gegensätze. Wirtschaftlicher Erfolg und moralische Überzeugungen dürfen nicht im Widerspruch stehen, sondern sind beides Bedingungen für eine nachhaltige Unternehmensführung. Hierbei steht Nachhaltigkeit nicht nur für die erklärte Übernahme von Verantwortung in Fragen der Ökologie und sozialer Fragestellungen, sondern auch für das Handeln einer Unternehmung, die als akzeptierter Teil einer Gesellschaft sich ohne Kompromisse an deren Gesetze und Regeln halten will. Neben der permanenten Weiterentwicklung immer ausgeklügelter Kontrollsysteme sind wir der Überzeugung, dass es klar vereinbarter und systematisch mit Leben erfüllter moralische Standards bedarf, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Diese dienen der Prävention und sind als einseitige Handlungsanleitung für unsere Mitarbeiter und unsere Geschäftspartner zu verstehen. Die Grundwerte Rechtfähigkeit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz und Fairness erwarten wir sowohl von uns selbst, wie auch von unseren Geschäftspartnern. Diese Grundwerte sind verbindlich für alle Beschäftigten und auf allen Ebenen unseres Unternehmens. Wir wollen, dass die Wertorientierung ein fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur wird. Umgesetzte Maßnahmen zur Implementierung des WertManagementsystems beinhalten zahlreiche Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen für unterschiedliche Bereiche und Zielgruppen, bereichsspezifische Informations- und Kommunikationstools, Diskussionsgruppen, Broschüren, Online-Befragungen mit Ableitung von Handlungsempfehlungen und Ermittlung von Veränderungen sowie intensive externe und interne Berichterstattung. Der Dialog mit unseren Geschäftspartnern hierzu umfasst die Aufnahme einer Anti-Korruptionsformel in die Beraterverträge, einer Integritätsklärung in die zusätzlichen Vertragsbedingungen bei Bau-, Architektien- und Ingenieurleistungen, eine Verfahrensweisung zur Auftragsperre von Aufträgen für Bau-, Liefer- und Dienstleistungen sowie ein internetgestütztes Selbstbewertungssystem für Lieferanten. In 2011 haben wir angefangen, ausgewählte Firmen der Supply Chain mit einem Compliance self assessment über deren Stand ihrer Compliance Bemühungen zu befragen (für weitere Informationen vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/Nachhaltigkeit/wertmanagement.html).</p> <p>Seit 2009 verfügt Fraport über ein elektronisches Hinweisgebersystem (BKMS) zur Erfassung und Prävention von unternehmensschädigendem Verhalten. Mitarbeiter der Fraport AG, Geschäftspartner und Kunden können Hinweise über Unregelmäßigkeiten online über das zertifizierte BKMS abgeben. Weltweit und rund um die Uhr können so vertrauliche Informationen zu Korruption und Wirtschaftskriminalität direkt oder anonym weitergeleitet werden. BKMS stellt systemseitig die Anonymität des Hinweisgebers sicher. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt überprüft, gegebenenfalls werden arbeitsrechtliche Schritte unternommen. Mit unserer Beteiligung in Lima im Juli 2011 wurde nunmehr bei allen ausländischen Beteiligungen, bei denen die Fraport eine Mehrheitsbeteiligung hat, das elektronische Hinweisgebersystem in der jeweiligen Landessprache eingeführt. Zum Dezember 2011 wurde eine Ombudsfrau beauftragt. Zentrale Aufgabe der Ombudsfrau (Externe Rechtsanwältin) ist die vertrauliche Entgegennahme von Hinweisen auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und Regelverstöße zu Lasten des Unternehmens. Der Hinweisgeber, der sich nicht an die hierfür eigentlich intern zuständigen Stellen wenden möchte, erhält mit der externen Ombudsfrau eine zusätzliche, außerhalb des Unternehmens stehende Ansprechpartnerin, die dem Anwaltsgeheimnis und damit der Verschwiegenheitspflichtung unterliegt. Die Ombudsfrau prüft auf der Basis ihrer langjährigen fachlichen Erfahrung selbstständig und unabhängig die bei ihr eingehenden Hinweise auf ihre Relevanz für das Unternehmen. Kommt sie zu dem Ergebnis, dass dem Verdacht nachgegangen werden muss, so gibt sie den Vorgang ohne Offenlegung der Person des Hinweisgebers an die zuständige Stelle in der Fraport AG weiter, wenn der Hinweisgeber hierzu sein Einverständnis erklärt hat. Die Kosten für die Tätigkeit der Ombudsfrau trägt die Fraport AG. Anrufe bei der Ombudsfrau sind ebenfalls kostenfrei für den Hinweisgeber.</p> <p>Für mehr Informationen vgl. Kapitel "Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance", S. 39.</p>			
	Compliance	Fully	<p>Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weiter beinhaltet der Fraport-Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die dem Unternehmen das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport-Kodex orientiert sich stark am Deutschen Corporate Governance Kodex und wird regelmäßig entsprechend den Empfehlungen und Anregungen der Regierungskommission überprüft und weiterentwickelt, zuletzt am 27. September 2010. Handelt für sich und zugleich für den Vorstand der Fraport AG gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab und veröffentlicht sie im Geschäftsbericht. Daneben erhält der Geschäftsbericht auch den detaillierten Corporate Governance Bericht des Unternehmens und den Bericht des Aufsichtsrats mit weiteren Aussagen zur Corporate Governance (für weitere Informationen vgl. http://www.fraport.de/cms/investor_relations/rubrik/2/2890.corporate_governance.htm).</p>			
DMA PR	Managementansatz Produktverantwortung		<p>Ziele und Leistung: Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern "Sicherheit im Luftverkehr" und "Kundenzufriedenheit" zusammengefasst. Siehe dazu Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, S. II - III.</p> <p>Policy: Bei allen Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsplänen haben wir die Verantwortung für unser Produkt im Blick. Die Verpflichtung unseren Kunden, der Gesellschaft und der Umwelt gegenüber endet nicht damit, dass wir ein neues Terminal erstellen, eine neue Landebahn gebaut haben oder der Passagier am Gate ins Flugzeug steigt. Unsere Qualitätsmanagement- und Kontrollsysteme, das Sicherheitsmanagement und viele unserer Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, dass Airlines, Passagiere, Mieter oder Besucher am Ende des Tages auf einen angenehmen, reibungslosen Aufenthalt am Airport Frankfurt zurückblicken können. Mit dem Projekt "Great to have you here!" verfolgt die Fraport das Ziel, den Flughafen Frankfurt vor allem für Umsteigepassagiere noch attraktiver zu gestalten und allen Passagieren ein angenehmes Reiseerlebnis zu verschaffen.</p> <p>Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hat das Sicherheitsmanagement für Fraport höchste Priorität. Die sicherheitsrelevanten Prozesse werden kontinuierlich überprüft, das von uns eingesetzte Personal sorgfältig geschult und wir haben ein Sicherheitsmanagementsystem implementiert.</p> <p>Die aus den erforderlichen Kontrollen resultierenden Einschränkungen für die Passagiere, Mitarbeiter und Lieferanten sollen so gut wie möglich begrenzt werden, damit der Flughafen-Betrieb weiterhin reibungslos funktionieren kann. Diese und weitere Faktoren, die für unsere Kunden - Passagiere und Airlines, Mieter und Konsumenten - wichtig sind, gehen wir unter der Herausforderung „Kundenzufriedenheit“ an. Sie gehört zu den zentralen Erfolgsfaktoren für die Zukunftsfähigkeit eines Flughafens (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Kunden“; Abschnitt "Kundenzufriedenheit", S. 12 - 13).</p> <p>Verantwortlichkeit: Die höchste Ebene in der Organisation, die Verantwortung für die Produktverantwortung trägt, sind die Vorstandsvorsitzenden.</p> <p>Schulungen und bewussteinbildende Maßnahmen: Um auf Notfälle vorbereitet zu sein, werden am Flughafen Frankfurt regelmäßig verschiedene Notfallübungen durchgeführt, beispielsweise: •Planübungen •Übungen zur Brandbekämpfung und Personenrettung •Übungen zur Benachrichtigung von Angehörigen, betroffenen Airlines, Medien und Öffentlichkeit •Übungen zur psychosozialen Erstbetreuung von unverletzten Überlebenden, ihren Angehörigen und den Helfern Neben kleineren Übungen, wie z.B. der Evakuierung von Personen aus der Skyline, wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben und der internationalen Richtlinien der ICAO am Flughafen Frankfurt auch alle zwei Jahre eine Vollübung durchgeführt, in der komplexe Notfälle geübt werden. In erster Linie wird dabei das effektive Zusammenwirken von internen und externen Einsatzkräften überprüft. Als Grundlage für Planung und Koordination dieser Übungen dient die Fraport-Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT). Die Übungsvarianten werden so realitätsnah wie möglich geplant und durchgeführt, um alle Parameter des Alarmplans zu überprüfen - die Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkahrungen, aber auch die Qualifikationen des Einsatz- und Hilfspersonals. Spezielle Aus- und Weiterbildungen erfolgen für die Mitarbeiter in der Notfallinformationszentrale und in Special Assistance Teams (SAT) (vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/sicherheitsleistungen.html).</p> <p>Monitoring und Nachverfolgung: Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, Qualität der Dienstleistungen sowie Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein integriertes Managementsystem eingeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele (Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit) unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen. Im Bereich Flughafen-Management gehört die Fraport AG zu den Ersten, deren integriertes Managementsystem TÜV zertifiziert wurde. Dieses Zertifikat bestätigt die Qualität unserer Dienstleistungen sowie die Verlässlichkeit und Kundenorientierung unseres Unternehmens. Weitere Informationen zum Integrierten Management der Fraport AG finden Sie in unserem Managementsystem-Handbuch (für weitere Informationen vgl. http://www.fraport.de/cms/default/dokbin/423/423069.managementsystemhandbuch.pdf) - unter anderem unsere unternehmensweiten Mindestanforderungen bezüglich der Handlungsfelder Qualität, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltschutz und Werte-Management.</p> <p>Zentrale Chancen und Risiken: Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (vgl. Geschäftsbericht - Chancen- und Risikobericht, S. 69ff).</p>			
Aspekte	Kundengesundheit und -sicherheit	Fully	<p>Für den Luftverkehr ist das wichtigste Thema von allen die Sicherheit (vgl. Kapitel „Strategie und Stakeholder-Engagement“, S. 4). Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (vgl. Kapitel „Für unsere Kunden“; Abschnitt "Sicherheit im Luftverkehr", Seite 11 - 12).</p> <p>Eines unserer zentralen Handlungsfelder ist der Schallschutz (vgl. Kapitel „Strategie und Stakeholder-Engagement“, S. 4 - 6). Fluglärm ist für die Anwohner in der näheren Umgebung des Flughafens Frankfurt ein zentrales und emotional hochbesetztes Thema. Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Die zweifelsfrei gegebene Belastung vieler Flughafen-Nachbarn ist für uns Anlass, die Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm fortzusetzen. Die gilt umso mehr, als das Verkehrsaufkommen mit dem Ausbau des Flughafens und der neuen Landebahn Nordwest weiter zunehmen wird. Ein wirksames Instrument, um die Belastungen für die Anwohner des Flughafens durch Fluglärm zu verringern, ist der aktive Schallschutz (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, S. 32). Die Wirksamkeit der Maßnahmen, die im Sommer 2010 in Form eines ersten Maßnahmenpakets vom Expertengremium aktiver Schallschutz im Rahmen des Forums Flughafen und Region vorgelegt worden sind, wird anhand des Frankfurter Fluglärmindex überprüft. Weitere Programme und Verfahrensweisen zur Lärmbelastung in der Region sind das Lärmmonitoring, der aktiven Schallschutz am Boden, die lärmbezogenen Flughafen-Entgelte, die Lärmwirkungstudie und das passive Schallschutzprogramm (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“; Abschnitt "Schallschutz", 32 -34).</p> <p>Um das Vogelschlagrisiko am Flughafen Frankfurt und an den Konzernflughäfen zu verhindern, existiert ein Vogelschlagmanagement. Ein Wildlife Control Handbuch regelt Maßnahmen, Zuständigkeiten und Informationswege, die im Wesentlichen der Minderung des potentiellen Vogelschlagrisikos dienen. Eigens für das Thema Vogelschlag gibt es am Flughafen einen Vogelschutzbeauftragten. Eine Bird Control wird ganzjährig auf dem Flughafen sichergestellt. Die Bird Control wurde am Flughafen Frankfurt um das Betriebsgelände der Landebahn Nordwest weiter ausgedehnt und gilt für das Flughafen- und das Flughafenumfeld. Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafen- und Flughafenumfelds hinsichtlich flugsicherheitsrelevanter Vorkommnisse und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Grünlandbewirtschaftung flugsicherheitsrelevanter Arten, insbesondere Beerensträucher, verbieten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge mind. 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld um Bodenbrüter nicht anzuheizen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafen- und Flughafenumfeld zu besetzen.</p>			

	Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen	Fully	<p>Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, Qualität der Dienstleistungen sowie Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein integriertes Managementsystem eingeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele (Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit) unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen. Im Bereich Flughafen-Management gehört die Fraport AG zu den Ersten, deren integriertes Managementsystem TÜV zertifiziert wurde. Dieses Zertifikat bestätigt die Qualität unserer Dienstleistungen sowie die Verlässlichkeit und Kundenorientierung unseres Unternehmens. Weitere Informationen zum integrierten Management der Fraport AG finden Sie in unserem Managementsystem-Handbuch (vgl. http://www.fraport.de/cms/default/okbin/423/423069/managementsystemhandbuch.pdf) - unter anderem unsere unternehmensweiten Mindestanforderungen bezüglich der Handlungsfelder Qualität, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltschutz und Werte-Management.</p> <p>Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung (vgl. http://www.fraport.de/cms/default/okbin/421/421416.5_1_1_flughafenbenutzungsordnung_de_inte.pdf). Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (vgl. http://www.eu-info.de/static/commonfiles/view/1294/Amtsblatt_Fluggastrechte_D4.pdf). Grundlagen sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (vgl. http://www.icao.int/). Das im Jahr 2005 erlassene Luftverkehrsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 5). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§ 8-9).</p> <p>Organisatorisch liegt die Verantwortung für ein Managementsystem, das rechtskonformes Verhalten gewährleisten soll, beim Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für das Compliance Management, das Risikomanagement und das interne Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte WertManagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System (CMS). Die Weiterentwicklung des CMS orientiert sich an dem neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben macht für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente. Im Laufe des Jahres 2012 wird die Weiterentwicklung des CMS bei der Fraport AG abgeschlossen, anschließend folgt die sukzessive Implementierung in den wesentlichen Konzerngesellschaften (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 39).</p> <p>Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen, dem „Airport Service Quality Index“ (ASQ), eine Initiative des Airport Council International (ACI), ergänzt werden. Erstmals hat sich der Flughafen Frankfurt bei der vierteljährlich durchgeführten Erhebung der Passagierzufriedenheitsdaten, in die auch unsere Hauptwettbewerber einbezogen sind, um mehrere Plätze verbessern können. Ein Mal jährlich erhalten wir zudem den Zufriedenheitsbericht von Skytrax. Fraport verfügt des Weiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per E-Mail, Telefon, Brief, persönlich oder über unsere Feedback-Terminals, wir stehen den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, dass jede Beschwerde innerhalb einer Woche abschließend beantwortet wird, mindestens 20 % davon im persönlichen Telefonat. Im Jahr 2011 sind 3.280 Beschwerden eingegangen, knapp ein Viertel davon allein in Bezug auf die Sicherheitsverfahren. Das sind 592 weniger Beschwerden als im Vorjahr. Die Beschwerden werden mit den zuständigen Bereichen aufgenommen und geben Anregung für Verbesserungen (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Kunden“; Abschnitt „Kundenzufriedenheit“, S. 13). Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.</p>					
	Werbung	Fully	Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Site, Anstand und Moral.					
	Schutz der Kundendaten	Fully	Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden und Mitarbeiter ab. Dabei sind vor allem auch die Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport ein integriertes Managementsystem eingeführt. Dieses dient als Grundlage zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer rechtskonformen sowie prozessorientierten Organisation und soll helfen, die Vision und Ziele (Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit) unseres Unternehmens fortwährend umzusetzen. Im Bereich Flughafen-Management gehört die Fraport AG zu den Ersten, deren integriertes Managementsystem TÜV zertifiziert wurde. Dieses Zertifikat bestätigt die Qualität unserer Dienstleistungen sowie die Verlässlichkeit und Kundenorientierung unseres Unternehmens. Weitere Informationen zum integrierten Management der Fraport AG finden Sie in unserem Managementsystem-Handbuch (vgl. http://www.fraport.de/cms/default/okbin/423/423069/managementsystemhandbuch.pdf).					
	Compliance	Fully	Unter Compliance verstehen wir das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für das Compliance Management, das Risikomanagement und das interne Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte WertManagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance Management System (CMS). Die Weiterentwicklung des CMS orientiert sich an dem neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben macht für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente. Im Laufe des Jahres 2012 wird die Weiterentwicklung des CMS bei der Fraport AG abgeschlossen, anschließend folgt die sukzessive Implementierung in den wesentlichen Konzerngesellschaften.	Zur weitergehenden Verzahnung der Teilsysteme Compliance Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem verfolgt Fraport einen integrativen, risikoorientierten Lösungsansatz in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk COSO II. Ein unterstützendes IT-Tool soll bis Ende 2012 bei der Fraport AG eingeführt sein. Organisatorisch wird die Vernetzung der einzelnen Teilsysteme durch die Gremien Risikomanagement-Ausschuss und Compliance Board gewährleistet. Letzteres erarbeitet einheitliche Vorgaben und befasst sich mit konkreten Compliance-Vorfällen. Es berichtet an den Vorstand, der zudem regelmäßig eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzern-Risiken erhält. Auf dieser Grundlage informiert der Vorstand den Aufsichtsrat (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 39).				
	Betriebsablauf und Notfallvorbereitung	Fully	Im vergangenen Jahr war der strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Unternehmenssicherheit“ im Begriff, abteilungsübergreifend ein neues Business Continuity Management aufzubauen, in das eine Integration des Notfallmanagements erfolgt und das weiterführende Pläne erarbeitet, die bei größeren Störfällen zur Anwendung kommen sollen. Mit dem Abschluss der organisatorischen Vorbereitung und der Arbeitsaufnahme wird im Februar 2012 gerechnet. Die Fraport AG hält derzeit bereits ein über alle Abteilungen übergreifendes Notfallmanagement-System vor, das ausgehend von der Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT) installiert wurde und wendet dies bei allen Störungslagen an. Dabei wird jede einzelne Störung und deren Abarbeitung dokumentiert. Im vergangenen Jahr stand hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere das Thema Winterdienst auf dem Programm. Hierbei wurden auch der Krisenstab in unserer Notfallzentrale (ERIC - Emergency Response and Information Center) aktiviert. Gestrandete Passagiere wurden über das vorgehaltene SAT-Team (Special Assistance Team) betreut. Es handelt sich dabei um freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG, die sich als psychosoziale Ersthelfer und als Care-Team betätigen.	Das Notfall- und Krisenmanagement besteht auf folgenden Elementen (vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-afg/de/produkte_services/sicherheitsleistungen.html): Notfallplanung Krisenvorsorge Emergency Response and Information Center (ERIC) Notfallinformationszentrale (NIZ) Special Assistance Team (SAT) Notfallübungen Flughafenfeuerwehr Flughafensicherheit Sicherheitsstelle Medizinische Dienste	Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risiko-Managementsystem. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (vgl. Geschäftsbericht 2011 - Chancen- und Risikobericht, S. 69ff).	Zu den Ereignissen, welche die Service-Qualität am Flughafen beeinträchtigen können, gehört bspw. ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystem (INFOplus) oder des Zugangssystem MACS. Im Managementsystemhandbuch der Fraport AG sind für jeden Ausfall Verfahrensweisungen festgeschrieben, die zur Bewältigung dienen. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Verfahrensweisungen ist der Personaleinsatz.		
	Servicequalität	Fully	Die Service-Qualität wird durch folgende Instrumente erhoben: 1. Fraport-Passagierbefragung (Kundenzufriedenheitsstudie) • Jeden Monat werden mehr als 2.000 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Frankfurter Flughafen insgesamt sowie mit einzelnen Kriterien (z.B. Wartezeit an der Sicherheitskontrolle oder Freundlichkeit der Mitarbeiter an den Info-Schaltern) befragt. Die Erhebung findet in den Gates statt und ist mit der Dauerfluggastbefragung „Fraport-Monitor“ verknüpft. • Analyse: Ausgewertet werden für die Globalzufriedenheit und die einzelnen Aspekte jeweils die Anteile der Passagiere, die (auf einer Schulnoten-Skala mit sechs Ausprägungen) eine der beiden besten Bewertungs-Optionen gewählt haben (sog. „Top-Box“). Beispiel: Die nach dieser Methode berechnete Globalzufriedenheit betrug im Jahr 2011 insgesamt 77%, d.h. 77 von 100 Befragten haben das Item „Wie zufrieden waren Sie alles in allem mit dem Flughafen Frankfurt?“ mit Note 1 oder 2 bewertet. 2. ASQ (Airport Service Quality) Survey • ASQ ist eine vom internationalen Flughafenverband ACI initiierte Passagier-Zufriedenheitsstudie, an der rund 200 Flughäfen weltweit teilnehmen. Auch hier haben die Fluggäste die Möglichkeit, bei einer Abfrage im Gatebereich ihre Zufriedenheit mit dem Flughafen insgesamt („Overall Satisfaction with the Airport“) sowie mit speziellen Leistungen am Airport anzugeben. Die Erhebung erfolgt per Fragebogen. • Analyse: Verfolgt wird zum einen die Entwicklung der eigenen Befragungswerte über die Zeit und zum anderen die jeweilige Position Frankfurts in Relation zu Vergleichsflughäfen.	Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.				
	Behindertengerechte Leistungen und Infrastruktur	Fully	Die FraCareServices GmbH ist ein Tochterunternehmen der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Das Kerngeschäft ist die Erbringung von Hilfeleistungen im Sinne des Anlages I zur Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität am Flughafen Frankfurt am Main. Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit über 400 speziell ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vgl. http://www.fracareservices.com/).					
STANDARDANGABEN PART III: Leistungsindikatoren								
Ökonomische Leistungsindikatoren								
Leistungsindikator	Beschreibung	Berichtst	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	Berichterstattung in	
Wirtschaftliche Leistung								
EC1	Ummittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert, einschließlich Erträge, betriebliche Aufwendungen, Arbeitnehmerentgelt, Spenden und anderes Sponsoring, Rückstellungen, Dividenden und Steuern.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Finanzen - EC1 Ummittelbar erzeugter und ausgeschütteter Wert, S. 2 - 3					
EC2	Finanzielle Auswirkungen sowie andere Risiken und Chancen für das Unternehmen aufgrund des Klimawandels.	Fully	<p>Um Risiken der Geschäftstätigkeit frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten, konsequent zu handeln und kontinuierlich zu überwachen, hat die Fraport AG ein Steuerungs- und Kontrollsystem implementiert, das darauf ausgerichtet ist, Risiken im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Der Vorstand erhält eine Gesamtübersicht über wesentliche Konzernrisiken und berichtet auf dieser Basis an den Aufsichtsrat. Ausführliche Informationen hierzu werden jeweils in den Geschäfts- und Zwischenberichten der Fraport AG gegeben.</p> <p>Im Rahmen von EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, europäische Öko-Audit-Verordnung) werden physikalische Risiken am Flughafen identifiziert, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen. Die mit dem Klimawandel einhergehenden Veränderungen von Witterungsverhältnissen wie Starkregenereignisse oder starker Wind/Sturm könnten in wenigen Fällen die Kapazitäten am Flughafen einschränken.</p> <p>Im Zuge des Klimawandels und der Verknappung von Ressourcen wird die Effizienz, mit der eine Verkehrsleistung erbracht wird, immer wichtiger. Der Flughafen Frankfurt ist ein in vielfacher Hinsicht sehr effizientes Drehkreuz. Unter anderem wird auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche eine hohe Verkehrsleistung erbracht. Unter den Hub-Airports mit einem vergleichbaren Verkehrsaufkommen gehört der Flughafen Frankfurt zu den kleinsten, was im Hinblick auf den Schutz der Biodiversität gerade auch in einem Ballungsraum wie dem Rhein-Main-Gebiet wichtig ist.</p> <p>Ein weiterer Effizienzvorteil von Luftverkehrsdrehkreuzen wie Frankfurt besteht in der sinnvollen Koordination der Flugverbindungen, die zahlreiche ökologische Vorteile hat: Es werden weniger Punkt-zu-Punkt-Verbindungen benötigt, die Flugzeuge sind besser ausgelastet, es können viel mehr Großraumflugzeuge eingesetzt werden, deren Leistungs-/Emissions-/Lärmbilanz deutlich besser ist als die von kleinen Flugzeugen. Ein weiterer Vorteil besteht in der Möglichkeit, Passagier- und Frachtransporte zu kombinieren. In Frankfurt wird rund die Hälfte der Fracht als Beladefracht zu Passagierflügen transportiert. Die laufende Optimierung der Bodenprozesse sowie der Einsatz von energiesparendem Equipment und Fahrzeugen tragen ebenfalls zur Erhöhung der Effizienz bei.</p> <p>Fraport entwickelt den Flughafen Frankfurt gemeinsam mit Partnern zur „Frankfurt Airport City“ - einem herausragenden Mobilitäts-, und Immobilienstandort. Unsere Immobilien- und Flächenentwicklung setzt dabei auf die Errichtung energieeffizienter Gebäude und die energietechnische Erfülligung bestehender Gebäude. Die hier angesiedelten Unternehmen profitieren nicht nur von den kurzen Wegen innerhalb der Airport City, sie sind auch an eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur angebunden. Der intermodale Verkehrshafen Frankfurt ist an alle Verkehrssysteme angebunden: Schiene, Straße und sogar an den Wasserweg, auf dem ein Großteil des hier benötigten Treibstoffs herangeschafft wird. Die direkte Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz sowie den Regionalverkehr ermöglicht eine Verlagerung innerdeutscher Kurzstreckenflüge auf die Schiene. Ein Großteil der Fluggäste (41 %) nutzt bereits heute die Bahn zur An- und Abreise.</p> <p>Unsere Hauptkunden, die Fluggesellschaften, werden ab 2012 in den Emissionshandel eingebunden, außerdem werden die Kerosinpreise steigen. Dies wird mindestens die Kosten erhöhen, evtl. die Nachfrage, möglicherweise auch den Markt insgesamt verändern.</p> <p>Eine Aussage zu den finanziellen Folgen des Klimawandels ist nicht möglich.</p>					

EC3	Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen.	Fully	Der Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen sowie an Aufwendungen für die Mitarbeiter ist in der Kennzahlen und Fakten - Finanzen - EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen, S. 3 einzusehen. Die tarifliche Altersversorgung besteht als Pflichtversicherung für alle Tarifbeschäftigten. Träger der Altersversorgung ist die Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). Die Finanzierung der Zusatzversorgung erfolgt durch Umlagen. Die Höhe der Umlage beträgt 5,7 % für den Arbeitgeber und 0,5 % für den Arbeitnehmer. Abhängig vom Einkommen und dem Lebensalter erwirbt der Versicherte in jedem Kalenderjahr Versorgungspunkte, die in ein bei der ZVK geführtes Versorgungskonto eingestellt werden. Die von der ZVK im Rentenfall zu zahlende Betriebsrente errechnet sich aus der Gesamtzahl der bis zum Rentenbeginn erworbenen Versorgungspunkte. Diese Betriebsrente wird neben der Rente aus der Sozialversicherung gezahlt und ist von deren Höhe unabhängig. Zusätzlich zur gesetzlichen Rente und zur tarifvertraglich vereinbarten Altersvorsorge können die Beschäftigten im Rahmen einer freiwilligen Versicherung bei einer Pensionskasse zusätzlich Vorsorge für den Ruhestand treffen. Seit 2003 besteht bei Fraport die Möglichkeit, auf die Auszahlung eines Teils der Bezüge zu verzichten und sie in Leistungen zur Altersvorsorge umzuwandeln (Brutto-Entgeltumwandlung). Diese vom Arbeitnehmer finanzierte Altersvorsorge ist bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden und/oder der Allianz Pensionskasse möglich. Fraport bietet den Beschäftigten darüber hinaus eine Reihe über tariflicher Leistungen, die vom Job-Ticket für die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zwischen Wohn- und Arbeitsort, über den Familienservice bis zum betrieblichen Gesundheitsmanagement reichen (für weitere Informationen vgl. Kapitel "Für unsere Beschäftigten"; Abschnitt "Attraktivität als Arbeitgeber", S. 16).				
EC4	Signifikante Zuwendungen der öffentlichen Hand.	Fully	Zuwendungen der öffentlichen Hand hat Fraport nicht erhalten. Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligung des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen den Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags, ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (für weitere Informationen vgl. Kapitel "Für unsere Eigentümer", S. 37; Kennzahlen und Fakten - Finanzen - EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand, S. 3).				
Marktpräsenz							
EC5	Spanne des Verhältnisses der Standard-Eintrittspreise nach Geschlecht zum lokalen Mindestlohn an wesentlichen Geschäftsstandorten.	Fully	Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da 90 % der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In nahezu 100 % aller Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards. Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt.				
EC6	Geschäftspolitik, -praktiken und Anteil der Ausgaben, der auf Zulieferer vor Ort an wesentlichen Geschäftsstandorten entfallen.	Fully	Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Die Fraport AG erteilt im Jahr 2011 Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von etwa 926,4 Mio € 58 % aller Bestellungen mit einem Volumen von mehr als 578 Mio € davon flossen an Auftragnehmer in der Rhein-Main-Region. Mehr als 81 % aller Aufträge lagen unter 10.000 € und waren deshalb mittelstandsfriendly. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben für den Flughafenbetreiber als Sektorauftragnehmer ist es der Fraport AG nicht möglich, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen. Maßgebliche Faktoren für die Auswahl der Zulieferer sind unter anderem die folgenden Vergabegrundsätze auf Basis § 97 GWB: • Wettbewerbsgrundsatz (Möglichst vielen Bietern ist in einem formalisierten Verfahren die Gelegenheit zu geben, ihre Leistung anzubieten) • Transparenzgrundsatz (Allen Bietern sind die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen. In einem laufenden Vergabeverfahren darf die gewählte Verfahrensart nicht geändert werden) • Gleichheitsgrundsatz (Diskriminierungsverbot (Alle Bieter sind gleich zu behandeln) • Gebot der Losvergabe (Umfangreiche Aufträge sollen in einzelne Fach- und Teilleistungen ausgeteilt werden, um kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, sich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu bewerben) • Gebot der Wirtschaftlichkeit (Der Zuschlag ist auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen) Die Fraport AG hat im Jahr 2003 ein Wertemanagementsystem zur Sicherstellung integren Geschäftsverhaltens eingeführt (für weitere Informationen vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 39). Dabei erwartet Fraport die Einhaltung der definierten moralischen Standards sowohl von den eigenen Führungskräften und Mitarbeitern als auch von seinen Geschäftspartnern. Eine Integritätsklausel in den Vertragsbedingungen sowie eine mögliche Auftragsperre bei Verstößen gegen das Wertemanagement sowie eine mit wichtigen Geschäftspartnern gemeinsam festgelegte Leitlinie zum korrekten Geschäftsverhalten zwischen der Flughafen-Gesellschaft und ihren Lieferanten stellen dies sicher. Fraport hat die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der so genannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.				
AO1	Jährliche Gesamtpassagierzahl, unterteilt nach Passagierarten auf internationalen und nationalen Flügen sowie nach Herkunft und Ziel und Transfer, einschließlich Transit-Passagiere.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Finanzen - AO1 Passagiere, S. 4	Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitspassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich. Diesen Punkt möchten wir mittelfristig angehen (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitspassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich. Diesen Punkt möchten wir mittelfristig angehen (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
AO2	Jährliche Gesamtzahl der Flugbewegungen bei Tag und Nacht, unterteilt nach kommerziellen Passagieren, kommerzieller Fracht, genereller Luftfahrt und Staatsflüge.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Finanzen - AO2 Flugbewegungen, S. 5				
AO3	Gesamtmenge der Fracht-Tonnage.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Finanzen - AO3 Cargo-Volumen, S. 6				
EC7 _{COMM}	Verfahren für die Einstellung von lokalem Personal und Anteil von lokalem Personal an den Posten für leitende Angestellte an wesentlichen Geschäftsstandorten.	Fully	Wesentlicher Geschäftsstandort mit 90 % aller Beschäftigten ist der Flughafen Frankfurt. Fraport hat keine organisationsweite Firmenpolitik und verfolgt keine Verfahren, um Ortsansässige bei der Einstellung zu bevorzugen. In den ausländischen Beteiligungsunternehmen werden hauptsächlich landeseigene Beschäftigte aufgrund der Spezifität des Geschäfts eingesetzt. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.				
Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen							
EC8 _{COMM}	Entwicklung und Auswirkungen von Investitionen in die Infrastruktur und Dienstleistungen, die vorrangig im öffentlichen Interesse erfolgen, sei es in Form von kommerziellen Engagements, durch Sachleistungen oder durch pro bono-Arbeit.	Fully	Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens fühlen wir uns der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir leisten seit Jahren zahlreiche Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten. Dazu gehören Spenden und das Sponsoring zahlreicher Vereine, Kulturinitiativen, Hilfsorganisationen und Bildungseinrichtungen. Für weitere Informationen vgl. Kapitel „Für unsere Gesellschaft“, Abschnitt: „Gesellschaftliche Verantwortung“, S. 34. Nach einem intensiven Stakeholderdialog wurde die Förderung von Natur- und Umweltschutzprojekten, ökologischen Forschungsvorhaben und umweltpädagogischen Projekten in der Region über den Umweltfonds 2010 strategisch neu ausgerichtet. Für Spenden und Sponsoring prüfen wir jede uns erreichende Anfrage auf unsere Kriterien hin: a) Nähe der anfragenden Einrichtung zum Flughafen - Der Nachbarschaftsrahmen definiert das Gebiet, innerhalb dessen wir uns engagieren. Diese Vorgehensweise haben wir gewählt, um genau die Region in den Genuss unserer Förderung kommen zu lassen, die auch am stärksten von den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs betroffen ist. b) Förderung in den Vorjahren bzw. im laufenden Jahr - Wir prüfen, ob und inwiefern Fraport sich bereits engagiert hat um unverhältnismäßig hohe Förderung oder Doppelförderung zu vermeiden. c) Inhalt und Ziel von Einstellungsprojekten - Priorität haben soziale, wohltätige und nachhaltige Projekte, Kinder- und Jugendarbeit sowie integrationsfördernde Projekte. Wichtig ist uns jeweils der pädagogische Gehalt, die Unterstützung ehrenamtlichen Engagements und der Erhalt der vielfältigen Vereinslandschaft, die in einem großen Maße zum Freizeitwert unserer Region beiträgt. Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich in Kennzahlen und Fakten - Finanzen - EC8 Gesellschaftliches Engagement, S. 6 Mit der Ausbildung und Qualifizierung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen nimmt Fraport gesellschaftliche Verantwortung wahr. Für die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in das Berufsleben engagieren wir uns seit 1999 über unsere Stiftung ProRegion. Über die Erich-Becker-Stiftung fördern wir Wissenschaft und Forschung durch die Vergabe von Stipendien und Preisen. Auch unsere Mitarbeiter und unsere Konzernstandorte im Ausland engagieren sich.				
EC9	Verständnis und Beschreibung der Art und des Umfangs wesentlicher indirekter wirtschaftlicher Auswirkungen.	Fully	Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsraume Europas entwickelt hat. Mit rund 75.000 Beschäftigten ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Untersuchungen gehen davon aus, dass jeder Arbeitsplatz nochmals mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze im Umland generiert. Bereits in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten hat sich die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen verdoppelt, allein in den vergangenen zehn Jahren kamen 10.000 hinzu. Auch in der Region sorgen wir für mehr Beschäftigung. 2011 erteilten wir Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von 926,4 Mio € vor allem an kleinere Firmen, der größte Teil davon in der Region Rhein-Main. Damit schafft Fraport indirekt bei den beauftragten Unternehmen schätzungsweise 25.000 Arbeitsplätze. 2012 werden die Aufträge an Unternehmen der Region auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafen-Unternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei. Darüber hinaus ist der Flughafen für die gesamte Bundesrepublik wichtig, weil die deutsche Volkswirtschaft vor allem vom Export abhängig ist. Viele Unternehmen sind auf kurze Lieferzeiten und einen schnellen Güterumschlag angewiesen, um auf weltweiten Bezugs- und Absatzmärkten erfolgreich agieren zu können. Der Luftverkehr ist hierfür eine notwendige Voraussetzung. Der Flughafen Frankfurt spielt dabei für Deutschland eine maßgebliche Rolle. Von 2007 bis 2015 wird Fraport rund 7 Mrd € in die Modernisierung und den Ausbau des Standorts Frankfurt investieren. Der Schwerpunkt des Investitionsprogramms liegt dabei auf der Realisierung der neuen Landebahn. Daneben werden weitere wesentliche Investitionsprojekte zum Ausbau der Terminalkapazitäten, zur baulichen Anpassung von Positionen für neue Großraumflugzeuge sowie zur Modernisierung der bestehenden Terminals und der luftseitigen Anlagen vorangetrieben. Durch seinen Ausbau wird die Zahl der direkt am Flughafen Beschäftigten voraussichtlich auf rund 95.000 ansteigen. In der Rhein-Main-Region und darüber hinaus dürften zusätzlich rund 75.000 indirekt mit dem Airport zusammenhängende Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Investitionen in den Ausbau des Flughafens sind notwendig um wieder wachsen und langfristige Perspektiven bieten zu können damit das Wachstum im Luftverkehr künftig nicht am Flughafen Frankfurt vorbeigehet und Fluggesellschaften sich nicht von dem Standort und damit der Rhein-Main-Region abwenden.				
Ökologische Leistungsindikatoren							
Leistungsindikator	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	Berichterstattung in
Materialien							
EN1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen.	Fully	Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Unter AO6 "Aircraft and pavement de-icing/anti-icing fluid used and treated by m3 and/or metric tonnes." sind die eingesetzten Hilfsmittel eingetragen. Siehe Rechnungslegung - Umwelt - AO6 Flächen- und Flugzeugeneisungsmittel, S. 13.				
EN2	Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz.	Fully	Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Die aufgeführten Materialien enthalten kein Recyclingmaterial. Derzeit werden keine recycelten Hilfsstoffe angeboten, die für Fraport gebrauchsfähig wären.				
Energie							
EN3	Direkter Energieverbrauch aus primären Energiequellen.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN3 Direkter Energieverbrauch, S. 7.				
EN4	Indirekter Energieverbrauch aus primären Energiequellen.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN4 Indirekter Energieverbrauch, S. 8.				
EN5 _{COMM}	Eingesparte Energie aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerungen.	Fully	Kapitel "Für unsere Umwelt"; Abschnitt "Klimaschutz", S. 23 ff.; Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewussten Einsatz und Effizienzsteigerung, S. 8.				
EN6	Initiativen zur Gestaltung von Produkten und Dienstleistungen mit höherer Energieeffizienz und solchen, die auf erneuerbaren Energien basieren sowie dadurch erreichte Verringerung des Energiebedarfs.	Fully	Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz: Energiesparmaßnahmen beim Albestand an Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark (vgl. Kapitel „Für unsere Umwelt“; Abschnitt "Klimaschutz", S. 23ff.). Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 "Energy saved due to conservation and efficiency improvements." zu beachten.				
EN7	Initiativen zur Reduzierung des indirekten Energieverbrauches und erzielte Einsparungen.	Fully	Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. 2011 nutzten 35 % aller Passagiere die Bahn (ICE, Fern- und Regionalzüge oder S-Bahn) zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Beachtet man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 41 %. Das Umweltprogramm 2006 der Fraport AG hatte einen Zielwert von 38,9 % für das Jahr 2020 vorgesehen. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wert trotz des wachsenden Passagieraufkommens aufrecht zu erhalten. Fraport arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und der Deutschen Lufthansa AG an der Aufrechterhaltung des gesetzten Ziels, unter anderem mit integrierten Reiseangeboten sowie der Einbettung des Luftverkehrs in die Netzplanung der DB. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert, ein Angebot, das 2011 von 32 % der Belegschaft genutzt wurde. Nicht nur Passagiere und Mitarbeiter sollen für die An- und Abreise zum beziehungsweise vom Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und die Verlagerung von Luftfrachtersatzverkehr von der Straße auf die Schiene. Denn mit steigenden Frachtmengen nimmt auch deren An- und Abtransport zu – vor allem über die Straße. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestaltet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 beginnt das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb. Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 "Energy saved due to conservation and efficiency improvements." zu beachten.				

Wasser							
EN8	Gesamtwasserentnahme aufgeteilt nach Quellen.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN8 Gesamtwasserentnahme, S. 9.				
A04	Qualität des Niederschlagswassers	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - A04 Qualität des Niederschlagswassers, S. 9.				
EN9	Wasserquellen, die wesentlich von der Entnahme von Wasser betroffen sind.	Fully	Die Fragestellung ist für die Fraport AG und ihre Beteiligungen in Deutschland auf Grund der günstigen Versorgungsbedingungen für Trinkwasser einerseits und des flächendeckenden Einsatzes von Wasserspartechnologien andererseits irrelevant.				
EN10	Anteil in Prozent und Gesamtvolumen an rückgewonnenen und wiederverwendetem Wasser.	Fully	An Flughäfen existieren keine Produktionsprozesse, an denen Prozesswasser zurückgewonnen wird. Brauchwasser ist unter „EN8 Gesamtwasserentnahme“ abgebildet.				
Biodiversität							
EN11	Ort und Größe von Grundstücken in Schutzgebieten oder angrenzend an Schutzgebieten.	Fully	Mit einer Eigentumsfläche von 22 Quadratkilometern und einem darin befindlichen Betriebsgelände von gut 19 Quadratkilometern ist unser Airport von der Fläche her – trotz Erweiterung um die neue Landebahn Nordwest – einer der kompaktesten Großflughäfen der Welt. Durch die optimale Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die Inanspruchnahme von Naturflächen in der dicht besiedelten Region Rhein-Main so gering wie möglich zu halten. Wo immer realisierbar werden Freiflächen am Flughafen begrünt. Die Flächen zwischen den Start- und Landebahnen sind mit ca. 600 ha wohl das größte, landwirtschaftlich ungenutzte Grünland in der Region. Neben einem erheblichen Anteil von in biologischer Hinsicht „geringwertigen Flächen“ (in erster Linie versiegelte Verkehrsflächen) verfügt der Flughafen auch über große Areale, die Tieren und Pflanzen als Lebensraum dienen. Dort sind unter anderem seltene kleinere Vogelarten wie Stenschnäpper, Schwarz- oder Braunkiebitz regelmäßig anzutreffen, im Frühjahr außerdem Kreuzkröten und Springfrösche. Die exakten Angaben befinden sich in der Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert, S. 10.				
EN12	Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten und in Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten.	Fully	Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung am Standort Flughafen Frankfurt konnte nachgewiesen werden, dass von dem Flughafenbetrieb insgesamt keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf direkt angrenzende Schutzgebiete ausgehen. Im Rahmen eines Monitorings von Biotopen und Arten wird dies seit 2010 nachgewiesen (s. Auflistung von Maßnahmengebieten).				
EN13	Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume.	Fully	Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen (s. Auflistung von Maßnahmengebieten).				
EN14	Strategien, laufende Maßnahmen und Zukunftspläne für das Management der Auswirkungen auf die Biodiversität.	Fully	Unsere Geschäftsaktivitäten und natürliche Biodiversität sind vereinbar. Naturnahe Flächen und deren immanente Biodiversität werden erhalten und gefördert, soweit es im Rahmen der betriebsbedingten Vorgaben möglich ist. Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten. Bei erheblichen Störungen wird zumindest gleichzeitiger Ausgleich oder gleichwertiger Ersatz geleistet, dessen langfristiger Funktionserhalt von uns sichergestellt wird. Fraport hat sich den Erhalt der natürlichen Biodiversität am Flughafen Frankfurt zum Ziel gesetzt und sich außerdem dazu entschlossen, auch über das Flughafen-Gelände hinaus durch seinen Umweltfonds Projekte zur Bewahrung der biologischen Vielfalt in der Region Rhein-Main und in Hessen zu fördern. Unsere hier vorgelegte „Fraport-Diversitätsstrategie“ erläutert unsere Grundsätze zu diesem wichtigen Themenkomplex und dokumentiert Diversitäts-Projekte am Flughafen und in der Region, die wir selbst durchführen oder finanziell unterstützen. Siehe auch Kapitel „Für unsere Umwelt“, S. 23 und Kapitel „Für die Gesellschaft“, Abschnitt „Gesellschaftliche Verantwortung“, S. 34 bis 35.				
EN15	Anzahl der Arten auf der Roten Listen der IUCN und auf nationalen Listen.	Fully	Von den Aktivitäten der Fraport AG und ihrer Tochterunternehmen gehen im Regelbetrieb keine Gefahren für bedrohte Pflanzen und Tierarten aus. Lediglich bei einer Ausweitung der Betriebsgelände können solche Gefahren auftreten. In der Europäischen Union ist in solchen Fällen grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen und es sind entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu treffen. Am Flughafen Frankfurt existieren Arten, die auf der Roten Liste Deutschlands geführt werden. Auf den Flächen zwischen den Start- und Landebahnen beziehungsweise den Taxiways haben sich aufgrund der extensiven Nutzung Pflanzen und Tiere angesiedelt, die andernorts bedroht sind. Diese Flächen im Betriebsbereich werden sehr selten betreten, ein Besucherdruck, wie in öffentlich zugänglichen Naturschutzgebieten ist hier nicht gegeben. Die Konzernflughäfen außerhalb Deutschlands werden meist über internationale Banken finanziert. Dort ist ein Environmental Management Plan vorzulegen, der in der Regel auf einem Environmental Impact Assessment beruht und festlegt, wie eine Minimierung der Eingriffsfolgen erfolgen kann. Von den Konzernflughäfen werden keine Arten der jeweiligen Roten Listen gemeldet.				
Emissionen, Abwasser und Abfall							
EN16 ^{COMM}	Gesamtmenge der direkten und indirekten Treibhausgasemissionen nach Gewicht.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN16 Treibhausgasemissionen, S. 11.				
EN17	Andere relevante Treibhausgasemissionen nach Gewicht.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN17 Andere Treibhausgasemissionen, S. 11. Der wesentliche Anteil der Scope 3 GHG Emissionen verursacht die Fraport AG. Bei der Fraport AG haben wir auch den größten Handlungsspielraum. Deshalb fokussiert sich Fraport auf die Scope 3 Emissionen der Fraport AG.				
EN18 ^{COMM}	Initiativen zur Verringerung und Treibhausgasemissionen und erzielte Ergebnisse.	Fully	Der Klimaschutz ist eine der grundlegendsten Herausforderungen für die Luftverkehrsindustrie. Als Flughafenbetreiber unterstützen wir die Vier-Säulen-Strategie der Luftverkehrswirtschaft mit den Maßnahmen zum Klimaschutz im Luftverkehr. Dabei fokussieren wir unsere Aktivitäten auf Bereiche, die wir unmittelbar beeinflussen können. Das sind im Wesentlichen technische Verbesserungen an Gebäuden und Anlagen, Prozessoptimierungen sowie ökonomische Instrumente wie lärm- und emissionsabhängige Flughafen-Entgelte (vgl. Kapitel „Für unsere Umwelt“, Abschnitt „Klimaschutz“, S. 23 - 27). Als eines der identifizierten Handlungsfelder mit hoher Priorität für Fraport steht der Klimaschutz im Nachhaltigkeitsprogramm mit an oberster Stelle (vgl. Kapitel „Strategie und Stakeholder-Engagement“, S. 5, Abbildung „Wesentlichkeitsmatrix“). Darüber hinaus unterstützt Fraport verschiedene industrieweite Initiativen, die eine Verringerung der CO2-Emissionen zum Ziel haben. Fraport beteiligt sich unter anderem an SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), einer Initiative der Europäischen Kommission und EUROCONTROL, die unter Einbezug aller am Luftverkehr Beteiligten die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsmanagements sicherstellen soll. Zu den diversen Aktionsplänen im Rahmen dieser Initiative gehört die integrierte Planung von Flügen, das heißt alle Beteiligten arbeiten daran, den Prozess vom Abdocken des Flugzeugs bis zum Erreichen des Zielflughafens zu optimieren. Damit werden auch Flughäfen zu bedeutenden Akteuren im Luftverkehrsmanagement. Der Vorteil für Passagiere und Umwelt: Kürzere Flugzeiten und reduzierte Emissionen. Die Ziele von SESAR bis 2020 umfassen eine Verdreifachung der Kapazitäten, eine Reduktion der Umweltbelastung pro Flug um 10 %, die Erhöhung der Sicherheit um das Zehnfache und die Senkung der Flugsicherheitskosten um die Hälfte (http://www.sesar.eu). Als Mitglied der Air Transport Action Group (ATAG), der weltweiten Vereinigung der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, unterstützt Fraport deren Ziele: Reduktion von CO2 um 1,5 % pro Jahr bis 2020 und CO2-neutrales Wachstum bis 2050. Dies bedeutet eine Reduktion der CO2-Emissionen im Jahr 2050 von 50 % gegenüber 2005 in der gesamten Branche (http://www.atag.org/content/default.asp). Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat 2010 mit Blick auf die die Weltklimakonferenz in Cancun für die Airlines eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von 2 % pro Jahr bis 2050 verabschiedet. Weiterhin beschlossen sind die Ziele, ab 2020 CO2-neutral zu wachsen. Zusätzlich hat die Umweltorganisation von ICAO, das Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), den Auftrag, bis 2013 einen globalen CO2-Standard für die Flugzeugzertifizierung vorzuschlagen (http://www.icao.int). Fraport nimmt teil am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO2-neutralen Betrieb hinzuzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der Airport Carbon Accreditation geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über vier Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Fraport hat bereits die Stufe 3 erreicht, in dem v.a. ein Stakeholder Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist.				
EN19	Emissionen von Ozon abbauenden Stoffen nach Gewicht.	Fully	Ozon abbauende Stoffe werden im Fraport-Konzern weder produziert noch exportiert. Die Hauptanwendung ist in Kältemaschinen von Klimaanlage, wo sich die Stoffe in einem geschlossenen System befinden. Bei notwendigen Wartungsarbeiten werden die Kältemittel aufgefangen und als Abfall entsorgt. Eine absichtliche Freisetzung der Stoffe erfolgt nicht. Gelegentliche Verluste durch Undichtigkeiten können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, können in der Höhe jedoch nicht bilanziert werden.				
EN20	NOx, SOx und andere wesentliche Luftemissionen nach Art und Gewicht.	Fully	Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirkulär NOx: 264 Tonnen Benzol: 0,4 Tonnen PM10: 0,3 Tonnen Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Die Datenermittlung war sehr aufwendig und kostspielig, sodass sie bislang nicht nochmals durchgeführt wurde. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung. Weiteres in Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN20 NO2, SO2 und andere Luftemissionen, S. 11.				
EN21	Gesamte Abwassereinstellung nach Art und Einleitungsort	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN21 Abwassereinstellung, S. 12.				
EN22 ^{COMM}	Gesamtgewicht des Abfalls nach Art und Entsorgungsmethode.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode, S. 12.	Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzernstandorten darstellbar (GRI Begründung Typ 3).	Not applicable	Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzernstandorten darstellbar (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
EN23	Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - EN23 Wesentliche Freisetzungen, S. 12.				
A05	Luftqualität	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - A05 Luftqualität, S. 13.				
A06	Flächen- und Flugzeugentseungsmittel	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - A06 Flächen- und Flugzeugentseungsmittel, S. 13.				
EN24	Gewicht des transportierten, importierten, exportierten oder behandelten Abfalls, der nach dem Baseler Übereinkommen, Anlage I, II und III als gefährlich eingestuft wird und die Prozentzahl des zwischenstaatlich verbrachten Abfalls.	Fully	Abfälle, die den Regelungen des Basler Übereinkommens unterfallen, entstehen in erster Linie in Firmen des produzierenden Gewerbes oder fallen bei Abfallentsorgern an. Dienstleister wie die Fraport AG beziehungsweise die Konzerntüchter haben kaum Prozesse, in denen solche Abfälle entstehen. Ausnahmen sind zum Beispiel Klärschlamm (Y1; A4030; Fraport AG), Abfälle von Herbiziden und Pestiziden (Y4; A4030), Altöl (Y8), Öl-Wasser-Gemische beziehungsweise Kohlenwasserstoff-Wasser-Gemische (Y9; A4060). Die Entsorgung dieser Abfälle erfolgt nach dem jeweils einschlägigen Landesrecht. Über eine zwischenstaatliche Verbringung solcher Abfälle liegen uns keine Informationen vor.				
EN25	Bezeichnung, Größe, Schutzstatus und Biodiversitätswert von Gewässern und damit verbundenen natürlichen Lebensräumen, die von der Abwassereinstellung und dem Oberflächenabfluss der berichtenden Organisation erheblich betroffen sind.	Fully	Einleitungen in Oberflächengewässer, die die Bedingungen des Indikators erfüllen, finden nur in sehr begrenztem Umfang statt. Soweit es sich bei der Einleitung um ehemaliges Schmutzwasser handelt, wurde dieses vor Einleitung so weit gereinigt, dass keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu befürchten sind. Gleiches gilt im Bedarfsfall auch für ablaufendes Oberflächenwasser von befestigten Flächen.				
Produkte und Dienstleistungen							
EN26	Initiativen, um die Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen zu minimieren und Ausmaß ihrer Auswirkungen.	Fully	Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafen entstehen bzw. entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (vgl. Nachhaltigkeitsprogramm im Nachhaltigkeitsbericht 2011, Handlungsfelder „Umwelt“ und „Gesellschaft“, S. VII - X) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten zum Beispiel für den Klimaschutz (vgl. Kapitel „Für unsere Umwelt“, Abschnitt „Klimaschutz“, S. 23 ff.), mit unserer Biodiversitätsstrategie und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements. Unsere Anstrengungen zur Verminderung von Fluglärm setzen wir ebenfalls weiter fort (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, Abschnitt „Schallschutz“, S. 31 - 34).				
EN27	Anteil in Prozent der verkauften Produkte, bei denen das dazugehörige Verpackungsmaterial zurückgenommen wurde, aufgestellt nach Kategorie.	Fully	Fraport verkauft im Rahmen ihrer regulären Geschäftstätigkeit keine „Produkte“, deren Verpackung anschließend zurückgenommen werden könnte oder müsste.				

Compliance							
EN28	Geldwert wesentlicher Bußgelder und Gesamtzahl nicht-monetärer Strafen wegen Nichteinhaltung von Rechtsvorschriften im Umweltbereich.	Fully	Es liegen keine Verstöße gegen Rechtsvorschriften vor, die seitens der Behörden mit Bußgeldern oder nicht-monetären Strafen bewährt worden sind. In einem Fall wird wegen eines etwaigen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften ermittelt, dessen Ausgang offen ist.				
Transport							
EN29	Wesentliche Umweltauswirkungen verursacht durch den Transport von Produkten und anderen Gütern und Materialien, die für die Geschäftstätigkeit der Organisation verwendet werden, sowie durch den Transport von Mitarbeitern.	Fully	Die gezielte Vernetzung des Flughafen mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück (vgl. Kapitel „Für unsere Umwelt“, S. 27, Absatz 4). Eine Auflistung der Kennzahlen befindet sich in Kennzahlen und Fakten - EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr, S. 14.				
Overall							
EN30	Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen, aufgeschlüsselt nach Art der Ausgaben und Investitionen.	Not	Die gesamten Umweltschutzausgaben und -investitionen können zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.	Indikator kann zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.	Not available	Indikator kann zurzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, da es keine Berechnungsmethode bei Investitionsvorhaben gibt, die von den Gesamtkosten die ausschließlichen Kosten für Umweltschutzausgaben trennt.	
A07	Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - A07 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten, S. 14.				
Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung							
Leistungsindikator	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	Berichterstattung in
Beschäftigung							
LA1	Gesamtleistung nach Beschäftigungsart, Beschäftigungsvertrag und Region, untergliedert nach Geschlecht.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA1 Gesamtleistung, S. 15 - 16.	Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
LA2 _{COMM}	Mitarbeiterfluktuation nach Altersgruppe, Geschlecht und Region.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA2 Mitarbeiterfluktuation, S. 16 - 17.	Eine Aufteilung der Fluktuationsrate nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine Aufteilung der Fluktuationsrate nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
LA3	Leistungen für Vollzeitbeschäftigte, die Teilzeitarbeitern oder Zeitarbeitern nicht zur Verfügung stehen.	Fully	Fraport bietet den Beschäftigten eine Reihe überartlicher Leistungen, diese sind im Kapitel „Für unsere Beschäftigten“, S. 16, Absatz 5 und unter http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/jobs_karriere/professionals/unsere_leistungen.html einsehbar. Betriebliche soziale Zusatzleistungen werden (gegebenenfalls anteilig nach dem Beschäftigungsumfang) allen Beschäftigten in gleicher Weise gewährt. Dies gilt - sofern nicht eine bestimmte Betriebszugehörigkeit Anspruchsvoraussetzung ist - auch unabhängig davon, ob es sich um ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis handelt.				
LA15	Wiederaufnahme der Arbeit nach der Elternzeit.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit, S. 17.	Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aus technischen Gründen derzeit nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport AG beschäftigt waren, ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. (GRI Begründung Typ 3)	Not available	Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aus technischen Gründen derzeit nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport AG beschäftigt waren, ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. (GRI Begründung Typ 3)	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis							
LA4	Prozentsatz der Mitarbeiter, die unter Kollektivvereinbarungen fallen.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA4 Anteil Mitarbeiter mit Tarifverträgen, S. 18.				
LA5	Mitteilungsfrist(en) in Bezug auf wesentliche betriebliche Veränderungen einschließlich der Information, ob diese Frist in Kollektivvereinbarungen festgelegt wurde.	Fully	Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Der Betriebsrat ist bei Betriebsveränderungen laut Betriebsverfassungsgesetz rechtzeitig und umfassend zu informieren. Dies wurde im Rahmen von Kollektivvereinbarungen nicht präzisiert oder eingeschränkt. In der betrieblichen Praxis ist eine Ankündigungspflicht von drei Monaten üblich.				
Arbeitsschutz							
LA6	Prozentsatz der Gesamtleistung, der in Arbeitsschutzausschüssen vertreten wird, die die Arbeitsschutzprogramme überwachen und darüber beraten.	Fully	Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) ist ein Gremium gemäß § 11 Arbeitssicherheitsgesetz. Die Hauptaufgaben des ASA liegen in der Behandlung aller wichtigen Fragen des Arbeits-, des Gesundheits- und des betrieblichen Umweltschutzes sowie in der Unfallverhütung. In den gesetzlich vorgeschriebenen mindestens vier Sitzungen pro Jahr werden vor allem unternehmensweite Probleme sowie Gefährdungen und Unfälle von besonderer Bedeutung erörtert. Außerdem werden Maßnahmen beschlossen und Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung gegeben. Der Verkehrssicherheitsausschuss befasst sich mit der Frage, wie die Verkehrssicherheit auf dem Betriebsgelände weiter erhöht werden kann. Der Ausschuss ist paritätisch besetzt und basiert auf einer Konzernbetriebsvereinbarung. Im Fokus stehen dabei die Prävention im Rahmen von Schadensanalysen und die Gefährdungsbeurteilungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hierzu werden unter Hinzuziehung der Fachabteilungen und des Betriebsrates Unfallereignisse und spezielle Verkehrsproblematiken analysiert und Empfehlungen für die Verbesserung der jeweiligen Situation entwickelt. Die Geschäftsführung liegt im Bereich Arbeitsschutz. Eine Übersicht des Anteils der in Arbeitsschutzausschüssen vertretenen Mitarbeiter befindet sich in der Kennzahlen und Fakten - Personal - LA6 Anteil Mitarbeiter in Arbeitsschutzausschüssen, S. 18.				
LA7 _{COMM}	Verletzungen, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheit sowie Summe der arbeitsbedingten Todesfälle nach Region und Geschlecht.	Fully	Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden beziehungsweise reduzieren oder ausgleichen. Die Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Arbeitsunfällen erfolgt gemäß dem Deutschen Arbeitssicherheitsgesetz. Eine Auflistung der Berufskrankheiten und Abwesenheiten befindet sich in der Kennzahlen und Fakten - Personal - LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten, S. 18.	Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Gleiches gilt für Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen. Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. Gleiches gilt für Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen. Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Regionen kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
LA8	Untericht, Schulungen, Beratungsangebote, Vorsorge- und Risikokontrollprogramme, die Mitarbeiter, ihre Familien oder Gemeindemitglieder in Bezug auf ernsthafte Krankheiten unterstützen.	Fully	Erste Priorität des Gesundheitsschutzes bei Fraport ist es, die Gesundheit aller Beschäftigten zu fördern und zu erhalten. Zu diesem Zweck bündelt das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport AG zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote. Eine Übersicht der durchgeführten Maßnahmen finden Sie unter http://ir2.fife.de/data/fraport_csr/igb_html/pdf/Massnahmen_Gesundheitsmanagement.pdf . Unsere Beschäftigten profitieren nicht nur von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen, sondern auch von kostenlosen Grippeimpfungen und maßgeschneiderten Präventionsprogrammen. Sie lernen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm kennen und erhalten wertvolle Tipps, etwa zur ergonomischen Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen. Im Rahmen der Gesundheitsförderung werden aber auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen. So stehen Informationen zu einer allgemein gesundheitsorientierten Lebensweise, über Gesundheitsgefahren, beispielsweise durch HIV/Aids oder Noroviren, oder auch Programme zur Raucherentwöhnung zur Verfügung, die über 1000 Raucher bereits erfolgreich durchlaufen haben. Die Angebote stehen den Beschäftigten der Fraport AG, jedoch nicht Familienmitgliedern und Anwohnern offen. Familienangehörige werden nur bei Auslandseinsätzen eines Mitarbeiters im Rahmen der berufsgenossenschaftlichen Untersuchung G 35 (und angepasst H 35) im Hinblick auf den gewählten Auslands-Arbeits- bzw. Wohnort mit untersucht und beraten. Es gibt keine Arbeiter, die in betriebliche Tätigkeiten involviert sind, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer bestimmten Krankheit zu erkranken oder bei denen viele Krankheitsfälle auftreten. Durch Organisation, Ausstattung, arbeitssicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Untersuchungen werden alle Maßnahmen für Schutz und Prävention getroffen.				
LA9	Arbeitsschutzthemen, die in förmlichen Vereinbarungen mit Gewerkschaften behandelt werden.	Fully	Die konsequente Verwirklichung des Unternehmensziels Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hat für die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen große Bedeutung. Vorstand, Konzernbetriebsrat und Betriebsrat der Fraport AG unterstützen und fördern präventive Strategien im Arbeits- und Gesundheitsschutz mit der gemeinsamen Zielsetzung, Nachteile für Beschäftigte sowie Kosten zu vermeiden. Sie haben sich daher verpflichtet, alle Voraussetzungen zu schaffen, damit Management sowie Mitarbeiter diese Grundsätze im betrieblichen Alltag umsetzen und weiterentwickeln können. Nach der Prämisse „Vorbeugen ist besser als heilen“ haben der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen gemeinsam eine Grundsatzklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert (vgl. http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/Nachhaltigkeit/soziales/arbeits-_und_gesundheitsschutz/arbeits-_und_gesundheitsschutz.html).				
Aus- und Weiterbildung							
LA10	Durchschnittliche jährliche Stundenzahl pro Mitarbeiter und Mitarbeiterkategorie je nach Geschlecht, die der Mitarbeiter aus- oder weitergebildet wurde.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Mitarbeiter, S. 19.	Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Mitarbeiterkategorie kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine Aufteilung der Kennzahlen nach Mitarbeiterkategorie kann noch nicht berichtet werden, da die Datengrundlage hierfür fehlt. Dies wollen wir mittelfristig angehen. Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
LA11	Programme für das Wissensmanagement und für lebenslanges Lernen, die die Beschäftigtenfähigkeit der Mitarbeiter fördern und ihnen im Umgang mit dem Berufsaufstieg helfen.	Fully	Wir möchten unseren Mitarbeitern die lebenslange, kontinuierliche Adaption der fachlichen und persönlichen Kompetenzen an ein komplexes Lebens- und Arbeitsumfeld ermöglichen. Informationen dazu befinden sich im Kapitel „Für unsere Beschäftigten“: Abschnitt „Aus- und Weiterbildung“, S. 21, ab Absatz 3.				
LA12	Prozentsatz der Mitarbeiter nach Geschlecht, die eine regelmäßige Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung erhalten.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA12 Anteil Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung, S. 19.	Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine Unterteilung der Kennzahlen nach Geschlecht ist für die Konzernstandorte aus technischen Gründen noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt. (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
Diversity							
LA13	Zusammensetzung der leitenden Organe und Aufteilung der Mitarbeiter nach Kategorie hinsichtlich Geschlecht, Altersgruppe, Zugehörigkeit zu einer Minderheit und anderen Indikatoren der Vielfalt.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Personal - LA13 Zusammensetzung Beschäftigte, S. 20 - 21.	Die Daten wurden bisher nicht nach Arbeitnehmerkategorien erfasst. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. Eine Angabe der Personen in leitenden Organen nach Geschlecht und Altersgruppen ist für den Konzern noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen. Eine solche Erhebung wird in Zukunft angestrebt. (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Die Daten wurden bisher nicht nach Arbeitnehmerkategorien erfasst. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen. Eine Angabe der Personen in leitenden Organen nach Geschlecht und Altersgruppen ist für den Konzern noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen. Eine solche Erhebung wird in Zukunft angestrebt. (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
Gleichbehandlung von Frauen und Männern							
LA14	Verhältnis des Grundgehalts für Männer zum Grundgehalt für Frauen nach Mitarbeiterkategorie.	Fully	Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgt mittelfristig eine Erhebung und Analyse von Strukturdaten.				

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Menschenrechte							
Leistungsindikator	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	Berichterstattung in
Investitions- und Beschaffungspraktiken							
HR1	Prozent- und Gesamtzahl von signifikanten Investitionsvereinbarungen und Verträgen, die Klauseln bezüglich der Einhaltung von Menschenrechten enthalten oder sich eines Menschenrechts-Screening unterzogen haben.	Fully	Im Berichtszeitraum wurden keine erheblichen Investitionsvereinbarungen zum Abschluss gebracht, durch die Fraport Anteile an einer anderen Organisation erworben hat oder durch die ein Investitionsprojekt initiiert wurde, das wesentlich für die Bilanz war. Generell wird bei der Ausschreibung von Leistungen gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Darüber hinaus hat Fraport die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Diese Richtlinie liegt allen Beschaffungen und Investitionen zugrunde (= 100 %). Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich außerdem verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern.				
HR2	Prozentsatz wesentlicher Zulieferer und Auftragnehmer, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden und ergriffene Maßnahmen.	Fully	Anders als ein produzierendes Unternehmen hat die Fraport AG eine heterogene Bedarfstruktur. Die Bedarfe der Fraport AG reichen von Architektenleistungen über die Erstellung kompletter Gebäude bis hin zu deren Instandsetzung, vom Büromaterial über Rechenzentrumleistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Fraport stellt bei der Ausschreibung von einzelnen Leistungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Um die Einhaltung der Menschenrechte auch darüber hinaus in unseren Investitions- und Beschaffungspraktiken zu verankern, haben wir 2009 die Verhaltensrichtlinie des größten europäischen Einkauferverbands, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. unterzeichnet. Die Richtlinie beruht insbesondere auf den Grundsätzen des UN Global Compact und enthält fundamentale Regeln zur Bekämpfung von Korruption, kartellrechtswidrigen Absprachen, Kinder- und Zwangsarbeit sowie zur Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Gesundheitsschutz und fairen Arbeitsbedingungen. Diese Richtlinie liegt allen Beschaffungen und Investitionen zugrunde (= 100 %). Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich außerdem verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern. 2011 wurde eine Lieferantenstrukturanalyse durchgeführt, mit der die wesentlichen Lieferanten identifiziert wurden, die im nächsten Schritt mittels eines Selbstauskunftsverfahrens unter anderem unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden sollen. Um weitere Expertise im Bereich nachhaltige und faire Beschaffung zu gewinnen, engagiert sich Fraport im Projekt „Hessen - Vorreiter für eine nachhaltige und faire Beschaffung“, welches als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes unter dessen Federführung läuft (für weitere Informationen vgl. Link http://www.hessen-nachhaltig.de/web/nachhaltige-beschaffung). Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit wesentlichen Zulieferern und Auftragnehmern aufgrund von Menschenrechtsaspekten abgelehnt oder kamen nur unter Aufnahme zusätzlicher Rahmenbedingungen zustande.				
HR3	Stunden, die Mitarbeiter insgesamt im Bereich von Firmenrichtlinien und Verfahrensweisen der Organisation, die sich auf Menschenrechtsaspekte beziehen und die für die Geschäftstätigkeit maßgeblich sind, geschult wurden sowie der Prozentsatz der geschulten Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft.	Fully	Ziel des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) ist es, Benachteiligungen von u.a. Beschäftigten aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen. Die Führungskräfte der Ebenen 1-4 und die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden daher regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Auszubildende sowie Trainees sollen ebenfalls umfassend über das AGG informiert werden.	Eine quantitative Aussage zu den Stunden, die insgesamt für Schulungsmaßnahmen zu Richtlinien und Verfahrensweisen zu Menschenrechtsaspekten aufgewandt wurden, ist zurzeit noch nicht möglich. (GRI Begründung Typ 3).	Not available	Eine quantitative Aussage zu den Stunden, die insgesamt für Schulungsmaßnahmen zu Richtlinien und Verfahrensweisen zu Menschenrechtsaspekten aufgewandt wurden, ist zurzeit noch nicht möglich. (GRI Begründung Typ 3).	Wenn technisch möglich und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, werden wir die Daten für das Jahr 2015 erstmals rapportieren können.
Gleichbehandlung							
HR4	Gesamtzahl der Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen.	Fully	Im Berichtszeitraum erfolgten keine Klagen mit Bezug auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG).				
Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen							
HR5	Ermittelte Geschäftstätigkeiten, bei denen die Vereinigungsfreiheit oder das Recht zu Kollektivverhandlungen erheblich gefährdet sein könnten sowie ergriffene Maßnahmen, um diese Rechte zu schützen.	Fully	Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes - den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen - verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem der Fraport AG verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits durch eigene Auditoren und externer Audits, durch Auditoren überprüfen zu lassen. Sie sind zentral durch den Bereich Nachhaltigkeitsmanagement, gem. ISO 9001 Standards ausgebildet. Die Planung der internen und externen Audits liegt ebenfalls im Zenträrbereich Nachhaltigkeitsmanagement. Damit soll sichergestellt werden, dass alle beteiligten Unternehmen und Bereiche regelmäßig, entsprechend der zu prüfenden Themenfelder (gesetzlicher Regelungen, eingegangener Verpflichtungen), auditiert werden (vgl. http://www.business-services.fraport.de/content/fraport_ag_business-services/de/informationen_zure-vergabe/uev-zertifiziertesmanagementsystemderfraportag.html). Unsere Verpflichtungen auf Werte und Prinzipien wird durch eine aktive Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung ergänzt. Fraport arbeitet eng und vertrauensvoll mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Zentrale Gremien hierfür sind der Fraport-Betriebsrat und der Konzernbetriebsrat. Dieser vertritt rund 18.000 Mitarbeiter in den deutschen Beteiligungsgesellschaften in Angelegenheiten, die den Konzern oder mehrere Konzernunternehmen betreffen. Im Aufsichtsrat werden die Interessen der Arbeitnehmer auf Unternehmensebene gemäß Mitbestimmungsgesetz durch zehn Aufsichtsräte vertreten. Im Fraport-Konzern sind 95 % der Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst. Mit dem „Zukunftsvertrag 2018“ zwischen Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretung konnte Ende 2009 die Ausgliederung beziehungsweise der Verlust von Arbeitsplätzen bei den Bodenverkehrsdienstleistungen vermieden werden. Speziell für Krisensituationen wurde eine Betriebsvereinbarung getroffen. Diese sieht vor, dass alle sinnvollen und notwendigen Maßnahmen verlängert werden, um wirtschaftliche Schäden für die Konzern- und Unternehmensentwicklung zu vermeiden sowie die Beschäftigung und die Einkommen der Mitarbeiter im Konzern zu sichern. Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass die freie Ausübung der Rechte der Mitarbeiter auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gefährdet sind. Maßnahmen sind daher zur Zeit nicht erforderlich, befinden sich aber in Planung.				
Kinderarbeit							
HR6	Ermittelte Geschäftstätigkeiten, bei denen ein erhebliches Risiko auf Kinderarbeit besteht und ergriffene Maßnahmen, um zur Abschaffung von Kinderarbeit beizutragen.	Fully	Der Fraport-Konzern setzt sich für die Abschaffung von Kinderarbeit ein. Innerhalb des Konzerns wird die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. An allen Konzernstandorten hat sich Fraport zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes - den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen - verpflichtet. Das Integrierte Managementsystem der Fraport AG verpflichtet die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen im Fraport Konzern sich stichprobenartig, im Rahmen interner Audits durch eigene Auditoren und externer Audits, durch Auditoren überprüfen zu lassen. Sie sind zentral durch den Bereich Nachhaltigkeitsmanagement, gem. ISO 9001 Standards ausgebildet. Die Planung der internen und externen Audits liegt ebenfalls im Zenträrbereich Nachhaltigkeitsmanagement. Damit soll sichergestellt werden, dass alle beteiligten Unternehmen und Bereiche regelmäßig, entsprechend der zu prüfenden Themenfelder (gesetzlicher Regelungen, eingegangener Verpflichtungen), auditiert werden (vgl. http://www.business-services.fraport.de/content/fraport_ag_business-services/de/informationen_zure-vergabe/uev-zertifiziertesmanagementsystemderfraportag.html). Darüber hinaus hat Fraport die Verhaltensrichtlinie des Bundesverbands für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. unterzeichnet. Die Richtlinie enthält fundamentale Regeln, unter anderem zur Bekämpfung von Kinderarbeit. Die unterzeichnenden Unternehmen haben sich verpflichtet, die Einhaltung der sogenannten „Business Conduct Rules“ bei ihren Lieferanten bestmöglich zu fördern. Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Kinderarbeit besteht.				
Zwangs- und Pflichtarbeit							
HR7	Ermittelte Geschäftstätigkeiten, bei denen ein erhebliches Risiko auf Zwangs- und Pflichtarbeit besteht und ergriffene Maßnahmen, um zur Abschaffung von Zwangs- und Pflichtarbeit beizutragen.	Fully	Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und hat sich der Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes - den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen - verpflichtet. Im Rahmen des Qualitätsmanagements wird die Einhaltung eingegangener Verpflichtungen überprüft (vgl. Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“, S. 38 - 40). Im Berichtszeitraum wird bei keiner Geschäftstätigkeit und keinem wesentlichen Lieferant davon ausgegangen, dass ein erhebliches Risiko für Fälle von Zwangsarbeit besteht.				
Sicherheitspraktiken							
HR8	Prozentsatz des Sicherheitspersonals, das in Hinblick auf die Richtlinien und Verfahrensweisen in Bezug auf Menschenrechtsaspekte, die für die Geschäftstätigkeit relevant sind, geschult wurde.	Fully	Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals erfolgt gemäß behördlicher und interner Vorgaben und beinhaltet auch die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit Personen und Eigentum. Die Schulungsanforderungen gelten sowohl für das Sicherheitspersonal der Fraport AG als auch das der Tochtergesellschaft Fraport Security Services (FraSec) GmbH.				
Rechte der Ureinwohner							
HR9	Gesamtzahl der Vorfälle, in denen Rechte der Ureinwohner verletzt wurden und ergriffene Maßnahmen.	Fully	Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen.				
Überprüfung							
HR10	Gesamtzahl und Anteil der Beteiligungen, die einer Bewertung und/oder Folgenabschätzung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren.	Fully	Eine Angabe der Gesamtzahl der Beteiligungen des Fraport-Konzerns, sortiert nach Ländern, ist im „Profil“, Klappseite 10 zu finden. Im Berichtszeitraum war keine der Beteiligungen Gegenstand einer Bewertung und/oder Folgenabschätzung hinsichtlich Menschenrechten.				
Nachbesserung							
HR11	Anzahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.	Fully	Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.				
Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Gesellschaft							
Leistungsindikator	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	Berichterstattung in
Gemeinwesen							
SO1	Art, Umfang und Wirksamkeit jeder der Programme und Verfahrensweisen, welche die Auswirkungen von Geschäftstätigkeiten auf das Gemeinwesen bewerten und regeln, einschließlich Beginn, Durchführung und Beendigung einer Geschäftstätigkeit in einer Region.	Fully	Als wesentlicher Geschäftsstandort gilt der Flughafen Frankfurt. Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Mit rund 71.000 Beschäftigten ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Untersuchungen gehen davon aus, dass jeder Arbeitsplatz nochmals mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze im Umland generiert. Bereits in den letzten zwei Jahrzehnten hat sich die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen verdoppelt, allein in den vergangenen zehn Jahren kamen 10.000 hinzu. Auch in der Region sorgen wir für mehr Beschäftigung. 2011 erteilten wir Firmenaufträge mit einem Gesamtvolumen von 925,4 Mio Euro vor allem an kleinere Firmen, der größte Teil davon in der Region Rhein-Main. Damit schafft Fraport indirekt bei den beauftragten Unternehmen schätzungsweise 25.000 Arbeitsplätze. Hinzu kommt die Wirtschaftsstruktur der und 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafen-Unternehmer“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei. Die so genannte Nettowertschöpfung, also die gesamte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen und Wertberichtigungen, kommt unterschiedlichen Anspruchsgruppen zu Gute. Sie ist ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Nutzen unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 62 % geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, je rund 13 % über Zinsen und Dividenden an Kreditgeber und Aktionäre. Mit Sponsoring und Spenden unterstützen wir Menschen und Natur insbesondere in der Region Rhein-Main (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, S. 34. Grafik „Unsere Wertschöpfung“). Fluglärm ist für die Anwohner in der näheren Umgebung des Flughafens Frankfurt ein zentrales und emotional hochbesetztes Thema. Seit über 40 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Die zweifelslos gegebene Belastung vieler Flughafen-Nachbarn ist für uns Anlass, die Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm fortzusetzen. Dies gilt umso mehr, als das Verkehrsaufkommen mit dem Ausbau des Flughafens und der neuen Landebahn Nordwest weiter zunehmen wird. Ein wirksames Instrument, um die Belastungen für die Anwohner des Flughafens durch Fluglärm zu verringern, ist der aktive Schallschutz (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, S. 32). Die Wirksamkeit der Maßnahmen, die im Sommer 2010 in Form eines ersten Maßnahmenpakets vom Expertengremium aktiver Schallschutz im Rahmen des Forums Flughafen und Region vorgelegt worden sind, wird anhand des Frankfurter Fluglärmindex überprüft. Weitere Programme und Verfahrensweisen zur Lärmelastung in der Region sind das Lärmmonitoring, der aktiven Schallschutz am Boden, die lärmbezogenen Flughafen-Entgelte, das Lärmwirkungsstudie und das passive Schallschutzprogramm (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“, Abschnitt „Schallschutz“, S. 32 - 34). Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (für mehr Informationen s. Stakeholder-Engagement Fraport AG). Über ein umfassendes internes Monitoringsystem verfügen auch unsere Flughäfen in Bulgarien. Es überwacht die folgen-den Bereiche: Lärm, Wasser, Abfall, Lageranlagen und Leitungen für Treibstoffe, Öle und Chemikalien sowie Flora und Fauna. Auch an unseren anderen internationalen Standorten pflegen wir den Dialog mit der Region. Der Jorge Chavez International Airport Lima gilt beispielsweise als Vorzeigeflughafen in Südamerika. Nicht zuletzt durch das rasche Wachstum tragen wir hier über unsere Tochtergesellschaft Lima Airport Partners (LAP) eine besondere gesellschaftliche Verantwortung, die über eine Stärkung der regionalen Wirtschaft und dem Umweltschutz hinausgeht. Dazu gehört auch zunehmend eine Auseinandersetzung mit den sozialen Belangen der benachbarten Bevölkerung und eine gezielte Förderung sinnvoller Projekte. LAP verfügt darüber hinaus über einen Environmental Monitoring-Plan, der die Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt überprüft. Dazu gehört bspw. die halbjährliche Überwachung der Lärmbelastungen an verschiedenen Messstationen. Im Jahr 2011 hat die LAP die weltweite Kampagne „Earth Hour“ unterstützt und eine Woche „of Quality, Environment, Safety and Occupational Health“ organisiert, um die Menschen in der Region hinsichtlich Umweltschutz zu sensibilisieren.				

SO9_{COMM}	Geschäftstätigkeiten mit wesentlichen negativen Auswirkungen auf das lokale Gemeinwesen.	Fully	Flughäfen tragen mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und erstklassigen Verkehrsverbindungen maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei. Allerdings entstehen durch die Geschäftstätigkeiten auch Belastungen, die auf die lokalen Gemeinschaften negative Auswirkungen haben (vgl. Kapitel "Für unsere Gesellschaft", S. 31). Dabei ist ein wesentlicher Aspekt der Fluglärm.				
SO10_{COMM}	Verhinderung und Verringerungen von Geschäftstätigkeiten mit wesentlichen potentiellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf das lokale Gemeinwesen.	Fully	Fluglärm ist für die Anwohner unseres wesentlichen Geschäftsstandortes, des Flughafens Frankfurt, ein zentrales und hoch besetztes Thema. Die zweifelslos gegebene Belastung vieler Flughafen-Nachbarn ist für uns Anlass, die Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm fortzusetzen (vgl. Kapitel "Für unsere Gesellschaft", Abschnitt "Schallschutz" S. 31 - 34). Die Fraport AG kann den Fluglärm nicht direkt beeinflussen, möchte aber dennoch einen aktiven Beitrag zur Entlastung der lokalen Gemeinschaften leisten. Ein wirksames Instrument, um die Belastungen für die Anwohner des Flughafens durch Fluglärm zu verringern, ist der aktive Schallschutz. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zielen darauf ab, den Lärm direkt an der Quelle zu vermeiden, zu reduzieren oder zumindest besser zu verteilen. Das Expertengremium "Aktiver Schallschutz" hat sich mit der Ausarbeitung entsprechender Vorschläge intensiv befasst. Die konstruktive Zusammenarbeit von Vertretern der Luftverkehrsindustrie, von Kommunen, der Fluglärmmmission, Behörden und Wissenschaftlern ist in dieser Form bislang einmalig. Ein 2010 vorgelegtes Maßnahmenpaket kombiniert verschiedene Maßnahmen, um unter Wahrung von Sicherheit und Kapazität des Flugbetriebs eine möglichst flächendeckende Entlastung in der Region beziehungsweise insbesondere bei den durch Fluglärm Hochbetroffenen zu erreichen. Örtlich steigende Belastungen sollen möglichst kompensiert werden. Der aktive Schallschutz wird ergänzt durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Im Oktober 2011 wurden vom Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium aufgrund der strengsten gesetzlich anwendbaren Grenzwerte Schutzzonen festgelegt, in denen Bewohner Anspruch auf passiven Schallschutz haben. Unter Berücksichtigung der neuen Landebahn Nordwest und der veränderten Betriebsbedingungen haben demnach rund 86.000 Haushalte dem Grunde nach Anspruch auf passiven, baulichen Schallschutz. Für bisher nicht direkt überfliegene Siedlungsgebiete im Anflugbereich auf die neue Landebahn Nordwest hat Fraport angeboten, die gesetzlich erst später erforderlichen Maßnahmen zeitlich vorzuziehen. Weitere Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm sind im Kapitel "Für unsere Gesellschaft", S. 31 ff dargestellt. Zur Erfassung der neuen Gegebenheiten hat Fraport auch das Fluglärmmonitoring ausgebaut. Im September 2011 wurde das Messstellennetz um zwei zusätzliche Stationen erweitert. Die neuen Messstellen sind nahe der Anfluggrundlinie auf die neue Landebahn Nordwest platziert, um die Entwicklung der Fluglärmbelastung und den Effekt von lärmindernden Maßnahmen dort überwachen zu können. Mobile Messungen in Gemeinden rund um den Flughafen ergänzen das Monitoring. Die Fraport AG informiert seit Jahren umfassend über die Messergebnisse der eigenen Fluglärmmessstationen, über Routenbelegungen, Betriebsrichtungsverteilung und vieles mehr. Das Monitoring ist wie alle Information ein Beitrag zur Versachlichung der Diskussion und damit Voraussetzung für unsere Bemühung, pragmatische Lösungen beziehungsweise Verbesserungen für die aktuellen Belastungen zu finden. Ergänzend zum Fluglärmmonitoring der Fraport AG bietet auch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus im Forum Flughafen und Region (UNH) ein weitgefächertes Informationsangebot hierzu. Dabei werden die Messdaten des Flughafens zusammen mit denen von kommunalen Stationen sowie UNH-eigene Stationen zusammen mit Flugbewegungsdaten im Internet visualisiert. Das Monitoring dient insbesondere der Information der Bevölkerung. Interessierte Anwohner können nachvollziehen, wo und in welchen Höhen geflogen wird und welche Schallpegel erreicht werden und das nahezu in Echtzeit.				
AO8	Anzahl der Personen, die im Berichtszeitraum umgesiedelt oder vertrieben wurden.	Fully	Im Berichtszeitraum gab es im Konzern (inkl. Konzernbeteiligungen) keine Fälle, in denen Personen umgesiedelt oder vertrieben wurden.				
Korruption							
SO2	Prozentsatz und Anzahl der Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken hin untersucht wurden.	Fully	Alle wesentlichen Geschäftseinheiten und Tochtergesellschaften werden zu 100 % auf Korruptionsrisiken hin untersucht. Bei allen durch die Konzernrevision durchgeführten Prüfungen in den Geschäftseinheiten und Tochtergesellschaften wird auch die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems (IKS) für die jeweils geprüften Geschäftsprozesse und Tochtergesellschaften, auch mit Blick auf mögliche Korruptionsrisiken geprüft. Durchschnittlich finden jährlich rund 25 Prüfungen statt.				
SO3	Prozentsatz der Angestellten, die in der Antikorruptionspolitik und den Antikorruptionsverfahren der Organisation geschult wurden.	Fully	In den Schulungsprogrammen wurden bis 2011 kumuliert 1.404 Beschäftigte geschult, davon 342 neue Führungskräfte. Der Anteil der geschulten Führungskräfte bei der Fraport AG liegt damit bei annähernd 100 %. Seit 2007 wurden durch die Konzernrevision und das WerteManagement Schulungs- und Informationsveranstaltungen in den Beteiligungen zum WerteManagement und der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems durchgeführt. Die seit 2007 geschulten Führungskräfte bei den Tochtergesellschaften belaufen sich auf kumuliert 264 Personen. Sämtliche Geschäftsführer der deutschen und ausländischen Beteiligungen und deren erweiterte Führungsmannschaft wurden zum Thema Integrität und Antikorruption geschult. Bei Air IT Orlando wurden im Juni 2011 die komplette Belegschaft (ca. 85 Mitarbeiter) über den FCPA und den eigens für Air IT entwickelten Code of Conduct geschult.				
SO4	In Reaktion auf Korruptionsfälle getroffene Maßnahmen.	Fully	2011 wurden bei der Fraport AG ein Korruptionsvorwurf und in den Fraport-Tochtergesellschaften kein Korruptionsvorwurf gemeldet und untersucht. In keinem Fall konnte nach der Klärung des Sachverhalts der Korruptionsvorwurf bestätigt werden.				
Politik							
SO5	Politische Positionen und Teilnahme an der politischen Willensbildung und am Lobbying.	Fully	Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (für weitere Informationen siehe Stakeholder-Engagement Fraport AG). Ihre Interessen verfolgt Fraport über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, für weitere Informationen vgl. http://www.adv.aero/), Airports Council International (ACI für weitere Informationen vgl. http://www.airports.org) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus auch Gründungsmitglied des neuen Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), der seine Arbeit zum 1. Januar 2011 aufgenommen hat (für weitere Informationen vgl. http://www.bdl.aero/). BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz herauszustellen. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen. Für Fraport hat die Verbandsarbeit einen hohen Stellenwert. Verbandsarbeit fördert Austausch und Kooperation mit anderen Flughäfen zu aktuellen verkehrspolitischen und branchenspezifischen Themen. Bei der ADV steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Fokus, bei ACI EUROPE bzw. ACI WORLD der Europäische bzw. Internationale Luftverkehr. In Europa ist besonders der Austausch zwischen den Hubflughäfen wichtig, da hier gemeinsame Positionen, Strategien und Lösungsansätze abgestimmt werden können. Verbandsarbeit wird praktiziert zu diversen Themen auf Fachbereichsebene (z.B. Umweltpolitik, Sicherheitsthemen, Passagierrechte, Infrastrukturentwicklung, Single European Sky, usw.). Auch der Fraport-Vorstand ist aktiv in den Führungsgremien der Verbände tätig.				
SO6	Gesamtwert der Zuwendungen (Geldzuwendungen und Zuwendungen von Sachwerten) an Parteien, Politiker und damit verbundene Einrichtungen, aufgelistet nach Ländern.	Fully	Das Unternehmen leistet keinerlei finanzielle Zuwendungen an politische Parteien oder Institutionen.				
Wettbewerbswidriges Verhalten							
SO7	Anzahl der Klagen, die aufgrund wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- oder Monopolbildung erhoben wurden und deren Ergebnisse.	Fully	Im Jahr 2011 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.				
Compliance							
SO8	Wesentliche Bußgelder (Geldwert) und Anzahl nicht monetärer Strafen wegen Verstößen gegen Rechtsvorschriften.	Fully	Fraport wurden 2011 keine wesentlichen Bußgelder aufgrund Verstößen gegen Rechtsvorschriften auferlegt.				
Gesellschaftliche Leistungsindikatoren: Produktverantwortung							
Leistungsindikator	Beschreibung	Berichtet	Querverweis/ Direkte Antwort	Falls zutreffend, zeigen Sie bitte die nicht berichteten Teile auf	Gründe für die Nicht-Berichterstattung	Erklärung	Berichterstattung in
Kundengesundheit und -sicherheit							
PR1	Etappen während der Lebensdauer eines Produkts oder der Dauer einer Dienstleistung, in denen untersucht wird, ob die Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kunden verbessert werden können und Prozentsatz der Produkt und Dienstleistungskategorien, die entsprechend untersucht werden.	Fully	Für den Luftverkehr ist das wichtigste Thema von allen die Sicherheit. Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (vgl. Kapitel "Für unsere Kunden"; Abschnitt "Sicherheit im Luftverkehr", S. 11 - 12). Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der Schallschutz (vgl. Kapitel „Für die Gesellschaft“; Abschnitt "Schallschutz", 32 - 34).				
PR2	Gesamtzahl der Vorfälle, in denen Vorschriften und freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf die Gesundheit und Sicherheit der Verbraucher gefährdende Wirkung von Produkten nicht eingehalten wurden, dargestellt nach Art der Folgen.	Fully	Für 2011 wurden keine Fälle ermittelt.				
AO9	Gesamtjahreszahl der Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen.	Fully	Kennzahlen und Fakten - Umwelt - AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 1.000 Flugbewegungen, S. 14.				
Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen							
PR3	Art der gesetzlich vorgeschriebenen Informationen über Produkte und Dienstleistungen und Prozentsatz der Produkte und Dienstleistungen, die solchen Informationspflichten unterliegen.	Fully	Zahlreiche internationale und nationale Richtlinien und Gesetze regeln den Luftverkehr. Zudem gilt die Flughafen-Benutzungsordnung (für weitere Informationen vgl. http://www.fraport.de/cms/default/dokbin/421421416.5_1_1_Flughafenbenutzungsordnung_de_inte.pdf). Des Weiteren gilt die EU-Verordnung bezüglich der „Rechte der Passagiere“ (für weitere Informationen vgl. http://www.eu-info.de/statistik/common/files/view/1294/Amtsblatt_Flugastreichte_04.pdf). Grundlagentexte sind im Weiteren umfangreiche ICAO-Vorschriften zur Regelung im Luftverkehr und den Bodenabfertigungsdiensten (für weitere Informationen vgl. http://www.icao.int/). Das im Jahr 2005 erlassene Luftverkehrsgesetz regelt unter anderem die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck (§ 9). Darüber hinaus legt es fest, welche Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften zu ergreifen haben (§§ 8-9). Organisatorisch liegt die Verantwortung für ein Managementsystem, das rechtskonformes Verhalten gewährleistet soll beim Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ (für weitere Informationen vgl. Kapitel "Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance", S. 39, Absatz 1).				
PR4	Gesamtzahl der Vorfälle, in denen Vorschriften und freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf Werbung einschließlich Anzeigen, Verkaufsförderung und Sponsoring, nicht eingehalten wurden, dargestellt nach Art der Folgen.	Fully	Für 2011 wurden keine Fälle ermittelt.				
PR5	Praktiken im Zusammenhang mit Kundenzufriedenheit einschließlich der Ergebnisse von Umfragen zur Kundenzufriedenheit.	Fully	Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen, dem „Airport Service Quality Index“ (ASQ), eine Initiative des Airport Council International (ACI), ergänzt werden. Ein Mal jährlich erhalten wir zudem den Zufriedenheitsbericht von Skytrax. Fraport verfügt des Weiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per E-Mail, Telefon, Brief, persönlich oder über unsere Feedback-Terminals, wir stehen den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, dass jede Beschwerde innerhalb einer Woche abschließend beantwortet wird, mindestens 20 % davon im persönlichen Telefonkontakt. Im Jahr 2011 sind 3.280 Beschwerden eingegangen, knapp ein Viertel davon allein in Bezug auf die Sicherheitsverfahren. Das sind 592 weniger Beschwerden als im Vorjahr. Die Beschwerden werden mit den zuständigen Bereichen aufgenommen und geben Anregung für Verbesserungen. Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere monatlich bzw. quartalsweise tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.				
Werbung							
PR6	Programme zur Befolgung von Gesetzen, Standards und freiwilligen Verhaltensregeln in Bezug auf Marketing-Kommunikation, einschließlich Anzeigen, Verkaufsförderung und Sponsoring.	Fully	Fraport bekennt sich bei werblichen Äußerungen zur Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Demnach vermeidet die von Fraport veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral.				

PR7	Gesamtzahl der Vorfälle, in denen Vorschriften und freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf Werbung einschließlich Anzeigen, Verkaufsförderung und Sponsoring, nicht eingehalten wurden, dargestellt nach Art der Folgen.	Fully	Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung von Werbungsvorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben.				
Schutz der Kundendaten							
PR8	Gesamtzahl berechtigter Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes der Kundendaten und deren Verlust.	Fully	Fraport hat 2011 keine begründeten Beschwerden ermittelt.				
Compliance							
PR9	Höhe wesentlicher Bußgelder aufgrund von Verstößen gegen Gesetzesvorschriften in Bezug auf die Zurverfügungstellung und Verwendung von Produkten und Dienstleistungen.	Fully	Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.				