

Inhalt

03 Kennzahlen

04 Finanzen

09 Umwelt

18 Personal

27 GRI Content Index

27 Profil

38 Ökonomische Leistungsindikatoren

42 Ökologische Leistungsindikatoren

55 Gesellschaftliche Leistungsindikatoren

75 UN Global Compact Index

Kennzahlen

Die Finanzkennzahlen in diesem Bericht entsprechen den Angaben im [Geschäftsbericht 2014](#). Die Fraport AG hat ihren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Die Finanz-, Personal- und Umweltkennzahlen werden auf Konzern-Ebene über eine SAP-gestützte Anwendung ermittelt und unterliegen derselben Berechnungsmethode. Abweichende Erhebungsmethoden sind im Einzelfall gekennzeichnet.

Der Konsolidierungskreis der Konzern-Personalkennzahlen entspricht dem für die Finanzdaten. Seit Jahresbeginn 2014 wendet Fraport den neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ an. IFRS 11 schreibt vor, dass Gemeinschaftsunternehmen, die bislang anteilig in den Konzern-Abschluss einbezogen wurden, ab dem 1. Januar 2014 verpflichtend gemäß der At-Equity-Methode bewertet und konsolidiert werden müssen. Bei Fraport betrifft dies insbesondere die Konzern-Gesellschaften Antalya (Türkei), N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (Frankfurt am Main), Medical Airport Service GmbH (Kelsterbach) und AirIT Systems GmbH (Hannover). Aus Vergleichsgründen wurden die Vorjahreswerte 2013 entsprechend der neuen Rechnungslegung angepasst. Eine Anpassung der Werte 2010 bis 2012 ist nicht erfolgt. Der Konsolidierungskreis wurde im August 2014 um die Konzern-Gesellschaft AMU Holdings Inc. (USA) sowie ab Oktober 2014 um den Flughafen Ljubljana (Slowenien) erweitert. Aufgrund der anteiligen Einbeziehung konnten für diese beiden Gesellschaften nicht alle Kennzahlen erhoben werden.

Der Konsolidierungskreis mit wesentlichen Umweltwirkungen setzt sich ab 2014 wie folgt zusammen: Fraport Cargo Services GmbH (Frankfurt am Main), GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Airport Cater Service GmbH (Frankfurt am Main), Varna (Bulgarien), Burgas (Bulgarien), Lima (Peru) sowie Ljubljana (Slowenien). Am Standort Frankfurt werden die Umweltdaten systematisch nach EMASVO und ISO 14001 erhoben und unterliegen der externen Verifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter. Nach der ISO 14001 sind zudem die Flughäfen Lima und Antalya zertifiziert.

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

Finanzen

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

Umsatz und Ergebnis

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern¹						
Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	Mio €	2.194,6	2.371,2	2.442,0	2.375,7	2.394,6
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	Mio €	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	Mio €	36,9	40,3	44,0	32,3	28,3
Sonstige betriebliche Erträge	Mio €	52,1	40,9	55,8	32,5	42,5
Gesamtleistung	Mio €	2.284,0	2.452,8	2.542,3	2.441,1	2.466,0
Materialaufwand	Mio €	-491,1	-541,1	-558,1	-595,2	-533,3
Personalaufwand	Mio €	-880,4	-906,3	-942,9	-928,9	-970,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	Mio €	-201,9	-203,1	-192,6	-184,1	-172,2
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Mio €	710,6	802,3	848,7	732,9	790,1
Abschreibungen	Mio €	-279,7	-305,7	-352,7	-294,3	-307,3
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	Mio €	430,9	496,6	496,0	438,6	482,8
Finanzergebnis	Mio €	-152,2	-149,3	-131,9	-107,1	-108,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	Mio €	278,7	347,3	364,1	331,5	374,7
Ertragsteuern	Mio €	-7,2	-96,5	-112,6	-95,8	-122,9
Konzern-Ergebnis	Mio €	271,5	250,8	251,5	235,7	251,8
davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss	Mio €	8,6	10,4	13,3	14,7	17,1
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	Mio €	262,9	240,4	238,2	221,0	234,7
Segmentanteile						
Umsatzerlöse						
Aviation	Anteil am Konzern-Umsatz in %	31,6	32,7	33,7	35,6	36,9
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-Umsatz in %	18,4	18,8	18,5	19,5	19,0
Ground Handling	Anteil am Konzern-Umsatz in %	30,0	27,6	26,6	27,3	27,4
External Activities & Services	Anteil am Konzern-Umsatz in %	20,0	20,9	21,2	17,6	16,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)						
Aviation	Anteil am Konzern-EBITDA in %	18,5	23,4	23,8	28,4	30,0
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-EBITDA in %	41,5	38,1	39,5	47,7	45,1
Ground Handling	Anteil am Konzern-EBITDA in %	6,2	6,8	4,4	4,7	5,6
External Activities & Services	Anteil am Konzern-EBITDA in %	33,8	31,7	32,3	19,2	19,3
Betriebliches Ergebnis (EBIT)						
Aviation	Anteil am Konzern-EBIT in %	13,1	19,4	16,0	20,7	23,9
Retail & Real Estate	Anteil am Konzern-EBIT in %	52,9	46,7	51,0	60,8	57,0
Ground Handling	Anteil am Konzern-EBIT in %	2,5	4,1	-0,2	-1,0	1,5
External Activities & Services	Anteil am Konzern-EBIT in %	31,5	29,8	33,2	19,5	17,6

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den in Vorjahren berichteten Werten ergeben.

Cash flow und Investitionen

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern						
Operativer Cash flow	Mio €	567,5	618,8	553,0	454,2	506,2
Investitionen	Mio €	1.033,9	1.440,2	1.059,7	680,3	488,0
Free Cash flow	Mio €	-291,1	-350,1	-162,4	34,6	246,8

Bilanz

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern						
Eigenkapital	Mio €	2.739,3	2.850,8	2.948,2	3.098,8	3.286,0
Fremdkapital	Mio €	6.431,2	6.373,6	6.692,4	5.718,0	5.727,2
Fraport-Assets	Mio €	4.019,7	4.447,3	5.152,3	5.061,7	5.253,9

Rentabilität

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern						
Umsatzrendite	EBT in % des Umsatzes	12,7	14,6	14,9	14,0	15,6
EBITDA-Marge	EBITDA in % des Umsatzes	32,4	33,8	34,8	30,9	33,0
EBIT-Marge	EBIT in % des Umsatzes	19,6	20,9	20,4	18,5	20,2
Return on Fraport-Assets (ROFRA)	EBIT in % der Fraport-Assets	10,7	11,2	9,6	8,7	9,2

Wertschöpfungsrechnung

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern^{1,2)}						
Erwirtschaftung der Wertschöpfung						
Unternehmensleistung	Mio €	2.284,0	2.452,8	2.542,3	2.441,1	2.466,0
Vorleistungen	Mio €	-644,7	-687,7	-642,0	-698,1	-620,9
Materialaufwand	Mio €	-491,1	-541,1	-558,1	-595,2	-533,3
Sonstige Aufwendungen	Mio €	-153,6	-146,6	-83,9	-102,9	-87,6
Brutto-Wertschöpfung	Mio €	1.639,3	1.765,1	1.900,3	1.743,0	1.845,1
Abschreibungen	Mio €	-279,7	-305,7	-352,7	-294,3	-307,3
Netto-Wertschöpfung	Mio €	1.359,6	1.459,4	1.547,6	1.448,7	1.537,8
Verteilung der Wertschöpfung nach Anspruchsgruppe						
Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Sozialabgaben)	Mio €	880,4	906,3	942,9	928,9	970,4
Kreditgeber (Zinsaufwand)	Mio €	182,5	191,7	226,7	171,5	176,7
Öffentliche Hand (Abgaben, Steuern)	Mio €	16,4	102,0	118,4	105,2	132,5
Aufwendungen für das Gemeinwesen (Spenden, Sponsoring etc.)	Mio €	8,8	8,6	8,1	7,4	6,4
Aktionäre (Dividende) ³⁾	Mio €	115,6	115,4	115,5	115,4	124,7
Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss	Mio €	8,6	10,4	13,3	14,7	17,1
Unternehmen (Rücklagen)	Mio €	147,3	125,0	122,7	105,6	110,0

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den in Vorjahren berichteten Werten ergeben.

²⁾ Die Darstellung erfolgt nicht getrennt nach Ländern, Regionen oder bestimmten Märkten, da die Konzern-Standorte über Frankfurt hinaus insbesondere hinsichtlich ihres Anteils an der Gesamtbelegschaft (90% der Konzern-Beschäftigten am Standort Frankfurt), aber auch hinsichtlich ihrer Gesamterträge, Kosten und Zahlungen als nicht wesentlich anzusehen sind.

³⁾ Vorgeschlagene Dividende (2014).

EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	Mio €	133,0	134,3	137,1	135,5	143,6
Aufwendungen für Altersvorsorge ¹⁾	Mio €	39,9	39,9	41,6	42,4	43,4

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den in Vorjahren berichteten Werten ergeben.

EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Erhaltene Subventionen	Mio €	0	0	0	0	0

AO1 Passagiere

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt^{1, 4, 5, 6)}						
Passagiere (insgesamt)⁹⁾	Mio	–	40,20	40,63	17,44	18,47
Ankommende Passagiere (insgesamt) ⁷⁾	Mio	–	20,31	20,60	8,69	9,21
Abfliegende Passagiere (insgesamt) ⁷⁾	Mio	–	19,88	20,03	8,75	9,25
Passagiere Inland	Mio	–	10,33	11,64	8,09	8,65
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	–	5,30	6,01	4,01	4,30
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	–	5,04	5,63	4,08	4,35
Passagiere Ausland	Mio	–	29,86	29,02	9,38	9,82
Ankommende Passagiere (Ausland) ⁸⁾	Mio	–	15,02	14,59	4,69	4,92
Abfliegende Passagiere (Ausland) ⁸⁾	Mio	–	14,84	14,40	4,68	4,90
Flughafen Frankfurt⁶⁾						
Passagiere (insgesamt)²⁾	Mio	53,01	56,44	57,53	58,04	59,57
Ankommende Passagiere (insgesamt)	Mio	26,45	28,25	28,75	29,05	29,86
Abfliegende Passagiere (insgesamt)	Mio	26,27	28,05	28,53	28,85	29,57
Passagiere Inland	Mio	6,40	6,82	6,53	6,58	6,72
Ankommende Passagiere (Inland)	Mio	3,29	3,43	3,28	3,31	3,38
Abfliegende Passagiere (Inland)	Mio	3,11	3,39	3,24	3,27	3,34
Passagiere Ausland	Mio	46,31	49,48	50,75	51,32	52,72
Ankommende Passagiere (Ausland)	Mio	23,16	24,82	25,46	25,74	26,49
Abfliegende Passagiere (Ausland)	Mio	23,15	24,66	25,29	25,58	26,23
Lokalpassagiere	Mio	52,71	56,30	57,28	57,90	59,43
Umsteigepassagiere ³⁾	in % der Lokalpassagiere	51,7	54,3	55	54,5	55,1
Transitpassagiere	Mio	0,30	0,14	0,25	0,14	0,14

¹⁾ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Ljubljana) dargestellt. Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards ist Antalya ab 2014 nicht mehr in der Darstellung enthalten (Vorjahreszahlen 2013 angepasst).

²⁾ Gewerblicher und nicht gewerblicher Verkehr (an + ab + Transit). Hinweis: Im Geschäftsbericht wird nur der gewerbliche Verkehr ausgewiesen.

³⁾ Diese Daten basieren auf dem Fraport-Monitor, einer Hochrechnung auf Basis von Dauerfluggastbefragungen. Eine exakte Angabe der totalen Passagieranzahl ist daher nicht möglich.

⁴⁾ Erhebung erst ab 2011.

⁵⁾ Eine Angabe der Lokal-, Umsteige- und Transitpassagiere war für die Konzern-Flughäfen nicht möglich. Diesen Punkt möchten wir mittelfristig angehen.

⁶⁾ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

⁷⁾ Ohne Umsteige- und Transitpassagiere.

⁸⁾ Ohne Transitpassagiere.

⁹⁾ Wert 2012 angepasst.

AO2 Flugbewegungen

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt^{1, 4)}						
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	–	329.168	337.174	183.086	193.224
Tag (an + ab)	Anzahl Bewegungen	–	109.594	118.003	118.175	126.269
Nacht (an + ab)	Anzahl Bewegungen	–	55.967	59.918	64.911	66.955
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	–	309.441	316.801	165.652	173.639
Inland	Anzahl Bewegungen	–	108.219	116.432	84.901	84.293
Ausland	Anzahl Bewegungen	–	201.192	200.369	80.751	89.346
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	–	5.403	5.378	4.017	4.316
Inland	Anzahl Bewegungen	–	2.114	2.630	1.659	1.120
Ausland	Anzahl Bewegungen	–	3.289	2.748	2.358	3.196
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	–	8.851	9.237	7.710	10.015
Inland	Anzahl Bewegungen	–	4.642	4.799	3.767	5.216
Ausland	Anzahl Bewegungen	–	4.209	4.438	3.943	4.799
State Aviation flights	Anzahl Bewegungen	–	5.503	5.840	5.717	5.276
Inland	Anzahl Bewegungen	–	5.472	5.785	5.649	5.218
Ausland	Anzahl Bewegungen	–	31	55	68	58
Flughafen Frankfurt						
Flugbewegungen (an + ab)	Anzahl Bewegungen	464.432	487.162	482.242	472.692	469.026
Tag (an + ab) ²⁾	Anzahl Bewegungen	418.544	441.220	445.390	440.343	437.779
Nacht (an + ab) ²⁾	Anzahl Bewegungen	17.014	14.611	1.254	704	835
Flugbewegungen (05:00–05:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	10.178	11.365	14.120	13.260	12.274
Flugbewegungen (22:00–22:59 Uhr)	Anzahl Bewegungen	18.696	19.966	21.478	18.385	18.138
Commercial passenger flights	Anzahl Bewegungen	429.704	453.766	450.252	440.341	437.335
Inland	Anzahl Bewegungen	66.426	72.265	67.498	67.519	65.648
Ausland	Anzahl Bewegungen	363.278	381.501	382.754	372.822	371.687
Commercial cargo flights	Anzahl Bewegungen	23.524	23.347	21.202	21.262	20.970
Inland	Anzahl Bewegungen	1.370	1.575	1.617	1.290	1.373
Ausland	Anzahl Bewegungen	22.154	21.772	19.585	19.972	19.597
General Aviation Flights und andere Flugbewegungen ³⁾	Anzahl Bewegungen	11.204	10.049	10.788	11.089	10.721
Inland	Anzahl Bewegungen	4.355	4.011	3.870	3.938	3.704
Ausland	Anzahl Bewegungen	6.849	6.038	6.918	7.151	7.017

¹⁾ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Ljubljana) dargestellt. Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards ist Antalya ab 2014 nicht mehr in der Darstellung enthalten (Vorjahreszahlen 2013 angepasst).

²⁾ Tag (06:00–21:59 Uhr), Mediations-Nacht (23:00–04:59 Uhr).

³⁾ Diese Angaben beinhalten State Aviation Flights.

⁴⁾ Erhebung erst ab 2011.

AO3 Cargo-Volumen

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern-Flughäfen ohne Flughafen Frankfurt^{1, 2, 4, 5)}						
Cargo-Volumen ³⁾	Mio t	–	0,29	0,30	0,30	0,31
Ankommendes Cargo-Volumen	Mio t	–	0,09	0,09	0,09	0,10
Cargo-Flüge	Mio t	–	0,04	0,04	0,03	0,04
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	–	0,05	0,06	0,06	0,06
Abfliegendes Cargo-Volumen	Mio t	–	0,21	0,20	0,21	0,21
Cargo-Flüge	Mio t	–	0,09	0,09	0,09	0,10
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo)	Mio t	–	0,11	0,11	0,11	0,11
Flughafen Frankfurt^{2, 5)}						
Cargo-Volumen (an + ab + transit)	Mio t	2,31	2,25	2,10	2,13	2,16
Luftfracht (an + ab + transit)	Mio t	2,23	2,17	2,02	2,05	2,08
Luftpost (an + ab + transit)	Mio t	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
Ankommendes Cargo-Volumen (an)	Mio t	1,10	1,02	0,94	0,96	1,02
Cargo-Flüge (an)	Mio t	0,67	0,62	0,56	0,58	0,62
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (an)	Mio t	0,43	0,40	0,38	0,38	0,40
Abfliegendes Cargo-Volumen (ab)	Mio t	1,18	1,20	1,12	1,13	1,11
Cargo-Flüge (ab)	Mio t	0,68	0,69	0,64	0,66	0,65
Cargo auf Passagierflügen (Belly-Cargo) (ab)	Mio t	0,50	0,50	0,48	0,47	0,46

¹⁾ Der Wesentlichkeit halber werden die Daten nur für die Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung (Varna, Burgas, Lima, Ljubljana) dargestellt.

Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards ist Antalya ab 2014 nicht mehr in der Darstellung enthalten (Vorjahreszahlen 2013 angepasst).

²⁾ Gewerblicher und nicht gewerblicher Verkehr (an + ab + Transit). Hinweis: Im Geschäftsbericht wird nur der gewerbliche Verkehr ausgewiesen.

³⁾ Eine Unterteilung des Cargo-Volumens nach Luftfracht und Luftpost war bei den Konzern-Flughäfen nicht möglich.

⁴⁾ Erhebung erst ab 2011.

⁵⁾ Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

Aspekt: Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen

EC8 Gesellschaftliches Engagement

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport Muttergesellschaft						
Gesellschaftliches Engagement	Mio €	8,8	8,6	8,1	7,4	6,4
Sponsoring	Mio €	5,7	5,4	4,9	4,1	3,9
Umweltfonds	Mio €	2,0	2,0	2,0	1,9	1,1
Spenden	Mio €	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4

Umwelt

Der Konsolidierungskreis „Konzern“ umfasst 2014 die Fraport Muttergesellschaft und die vollkonsolidierten Beteiligungen am Standort Frankfurt mit relevanten Umweltwirkungen (Vorjahreswerte 2013 angepasst). Diese sind: Fraport Cargo Services GmbH (FCS), Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. (GCS), Airport Cater Service GmbH (ACS) sowie die wesentlichen Konzern-Flughäfen Varna, Burgas, Lima und Ljubljana (ab 4. Quartal 2014). In den Jahren 2010–2012 umfasste der Konsolidierungskreis die Fraport Muttergesellschaft, FCS, N*ICE Aircraft Services & Support GmbH sowie die Konzern-Flughäfen Varna, Burgas, Lima und Antalya.

Rundungsbedingte Differenzen möglich.

Durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validierte Kennzahlen farblich unterlegt.

Aspekt: Energie

EN3 Direkter Energieverbrauch

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Eingekaufte direkte Energieträger	TJ	614,1	689,6	569,6	547,3	517,8
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ¹⁾	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	5,4	5,7	5,2	5,4	5,0
Erdgas	TJ	13,9	13,6	11,1	13,4	12,6
Flüssiggas (LPG)	TJ	11,5	8,3	10,5	8,9	11,5
Flüssiggas (LNG) ²⁾	TJ	25,1	136,2	20,2	0,0	0,0
Biogas	TJ	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Heizöl	TJ	98,2	97,3	96,1	98,1	84,3
Heizöl	Mio Liter	2,720	2,694	2,663	2,717	2,334
Diesel ³⁾	TJ	439,6	409,4	405,4	397,7	376,6
Diesel ³⁾	Mio Liter	12,349	11,500	11,386	11,171	10,578
Benzin ³⁾	TJ	23,2	22,2	23,6	26,7	30,6
Benzin ³⁾	Mio Liter	0,717	0,686	0,730	0,824	0,945
Kerosin (Jet A1)	TJ	2,6	2,6	2,6	2,6	2,3
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,074	0,074	0,076	0,074	0,065
Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte direkte Energieträger	TJ	523,04	499,67	501,03	501,80	468,30
davon erneuerbare Energieträger	%	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1	<< 1
davon nicht erneuerbare Energieträger	%	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99	>> 99
Eingekaufte direkte nicht erneuerbare Energieträger ¹⁾	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	6,9	6,4	6,4	6,4	5,8
Erdgas	TJ	8,4	7,7	7,5	7,6	5,1
Flüssiggas (LPG)	TJ	10,5	7,2	9,2	6,8	9,3
Biogas	TJ	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00
Heizöl	TJ	85,8	84,04	84,17	87,40	73,40
Heizöl	Mio Liter	2,377	2,328	2,332	2,420	2,032
Diesel ^{3,4)}	TJ	395,5	378,3	376,2	374,9	350,1
Diesel ^{3,4)}	Mio Liter	11,109	10,626	10,567	10,532	9,834
Benzin ^{3,4)}	TJ	20,1	19,9	21,3	23,2	28,3
Benzin ^{3,4)}	Mio Liter	0,620	0,615	0,659	0,716	0,872
Kerosin (Jet A1)	TJ	2,56	2,56	2,64	2,60	2,30
Kerosin (Jet A1)	Mio Liter	0,074	0,074	0,076	0,074	0,065

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte nicht angepasst).

¹⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

²⁾ 2011 wurde in Antalya in einem Blockheizkraftwerk mit Flüssiggas eine hohe Menge an Energie erzeugt.

Im Jahr 2012 dagegen wurde weniger Energie durch Flüssiggas erzeugt.

³⁾ Kraftstoffverbrauch der mobilen Arbeitsmaschinen und Kfz auf dem Vorfeld und den Betriebsstraßen.

⁴⁾ Der Kraftstoffverbrauch zur privaten Nutzung der Dienstwagen ist nicht berücksichtigt.

EN4 Indirekter Energieverbrauch

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Eingekaufte Energie ¹⁾	TJ	2.843,5	2.558,1	2.677,2	2.732,0	2.480,1
Eingekaufte Energie ^{1, 2)}	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	24,9	21,0	24,3	27,2	23,9
Strom ^{1, 3)}	TJ	1.534,1	1.459,0	1.510,8	1.475,0	1.417,5
Strom ^{1, 3)}	Mio kWh	426,2	405,3	419,7	409,7	393,7
Fernwärme ^{1, 3)}	TJ	878,2	673,0	759,4	816,9	635,1
Fernwärme ^{1, 3)}	Mio kWh	244,0	186,9	210,9	226,9	176,4
Fernkälte ^{1, 3)}	TJ	431,2	426,1	407,0	440,0	427,6
Fernkälte ^{1, 2, 3)}	Mio kWh	119,8	118,4	113,1	122,2	118,8
Fraport-Muttergesellschaft						
Eingekaufte Energie ^{1, 3)}	TJ	2.509,8	2.271,7	2.400,6	2.528,8	2.269,5
Eingekaufte Energie ^{1, 2)}	TJ pro Mio Verkehrseinheiten	33,3	29,0	30,8	32,1	28,1
Strom ^{1, 3)}	TJ	1.226,4	1.193,2	1.256,5	1.293,3	1.223,4
Strom ^{1, 3)}	Mio kWh	340,7	331,5	349,0	359,2	339,8
davon erneuerbare Energieträger ³⁾	%	19,0	24,0	23,6	24,3	29,4
davon nicht erneuerbare Energieträger ⁴⁾	%	81,0	76,0	76,4	75,7	70,6
Fernwärme ^{1, 3)}	TJ	852,2	652,3	737,2	795,5	618,5
Fernwärme ^{1, 3)}	Mio kWh	236,7	181,2	204,8	221,0	171,8
Fernkälte ^{1, 3)}	TJ	431,2	426,1	407,0	440,0	427,6
Fernkälte ^{1, 3)}	Mio kWh	119,8	118,4	113,1	122,2	118,8

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte nicht angepasst).

¹⁾ Alle Angaben inklusive technischer Verluste.

²⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

³⁾ Der Anteil erneuerbarer Energien kann nur für die Fraport AG angegeben werden.

EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport-Muttergesellschaft						
Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung ^{1, 2, 3)}	Mio kWh	2,44	8,03	14,84	15,45	24,17

¹⁾ Basis ist das Jahr 2008, Effekte kumuliert ab dem Jahr 2008, soweit auch in den Folgejahren wirksam.

²⁾ Ermittlung von Energie, die aus Gründen von verbesserten Verfahren, Austausch und Umrüstung von Anlagen und Ausrüstung sowie verändertem Mitarbeiterverhalten eingespart werden konnte.

³⁾ Berechnete Werte.

Aspekt: Wasser

EN8 Gesamtwasserentnahme

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Gesamtwasserentnahme	Mio m ³	2,286	2,363	2,114	1,815	1,795
Gesamtwasserentnahme ¹⁾	Liter pro Verkehrseinheit	20,0	19,4	19,2	18,0	17,3
Trinkwasser ²⁾	Mio m ³	1,481	1,462	1,597	1,527	1,520
Brauchwasser ³⁾	Mio m ³	0,805	0,901	0,516	0,287	0,275
Fraport-Muttergesellschaft						
Gesamtwasserentnahme ¹⁾	Mio m ³	1,184	1,174	1,181	1,151	1,166
Gesamtwasserentnahme ²⁾	Liter pro Verkehrseinheit	15,7	15,0	15,2	14,6	14,4
Trinkwasser ³⁾	Mio m ³	0,905	0,884	0,951	0,864	0,891
Brauchwasser ⁴⁾	Mio m ³	0,279	0,290	0,230	0,287	0,275

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte nicht angepasst).

¹⁾ Gesamtbezug Flughafen abzüglich Verbrauch Dritter am Standort Flughafen Frankfurt.

²⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

³⁾ Aus der kommunalen Wasserversorgung.

⁴⁾ Das Brauchwasser wird aus Oberflächenwasser, Regenwasser und Grundwasser aufbereitet.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport AG						
Kohlenwasserstoffe ^{1, 2)}	mg/l	0,3	0,1	< 0,1	0,1	0,1
Absetzbare Stoffe ^{1, 3, 4)}	ml/l	0,2	0,4	0,8	0,4	3,8

¹⁾ Monatlich wurde eine 2-h-Mischprobe mittels einer stationären Probenahme-Messtation aus dem Niederschlagswasserkanal kurz vor der Einleitstelle in den Main entnommen. Im Jahr 2012 wurde der Wert Kohlenwasserstoffe aus 12 Einzelproben, der für „Absetzbare Stoffe“ aus 11 Einzelproben ermittelt.

²⁾ Bei 11 Proben der Kohlenwasserstoffe im Jahr 2012 lag der Wert bei < 0,1 mg/l, bei einer Probe bei 0,1 mg/l.

³⁾ Die erhöhten Werte stammen aus einer Probe von Februar 2012 mit abgestorbener Biomasse aus dem Niederschlagswassernetz selbst.

⁴⁾ Der Anstieg in 2014 im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren ist auf einen hohen Wert im Juli zurückzuführen. Vorausgegangen waren Tage mit sehr hohen Niederschlagsmengen, wodurch Ablagerungen in den Kanälen ausgewaschen wurden.

Aspekt: Biodiversität

EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert

	Einheit	
Fraport-Muttergesellschaft		
Flughafen Frankfurt ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	3.229
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	5 Schutzgebiete im Sinne der FFH-Richtlinie
Entfernung zum Flughafen		Angrenzend
Landfläche	ha	4.283
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	2 Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie der EU
Konzern		
Flughafen Lima ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	100
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	Wanderfalken, Zugvögel wie Möwen, Eulen, unter anderem
Flughafen Burgas ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	1.000
Landfläche	ha	1.075
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	Atanasovsko Lake ist eine sog. „defensive area“
Flughafen Ljubljana ¹⁾		
Entfernung zum Flughafen	m	auf dem Flughafengelände, Landeanfluglinie bis 200 ft Höhe, Startlinie bis 500 ft Höhe
Landfläche	ha	316,07
Biodiversitätswert ²⁾	Beschreibung	kein offizieller Schutzstatus, Mäusebussarde, Turmfalken, Rauchschwalbe

¹⁾ Für die Erhebung sind die Betriebsstätten relevant, die sich in einem Schutzgebiet befinden, daran angrenzen oder geschützte Gebiete enthalten.

²⁾ Der Biodiversitätswert bestimmt sich durch das Qualitätsmerkmal des Schutzgebiets und dem gelisteten Schutzstatus.

Flächeninanspruchnahme

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport AG am Flughafen Frankfurt						
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	1.914	2.240	2.245	2.297	2.296
davon befestigt	ha	891	982	1.028	1.065	1.065
Flughafen Varna						
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	–	–	223	223	223
davon befestigt	ha	–	–	–	55	55
Flughafen Burgas						
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	–	–	253	253	253
davon befestigt	ha	–	–	–	64	64
Flughafen Ljubljana						
Eigentumsfläche ¹⁾	ha	–	–	–	–	279
davon befestigt	ha	–	–	–	–	75

¹⁾ Zusammenhängende Eigentumsfläche.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

EN16 Treibhausgasemissionen

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
CO ₂ -Emissionen ^{1, 2, 3)}	1.000 t CO ₂	272,8	268,6	272,0	264,6	261,8
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3)}	1.000 t CO ₂	43,3	48,0	41,2	40,2	38,0
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3)}	1.000 t CO ₂	229,6	220,6	230,7	224,4	223,8
Klimaintensität der Verkehrsleistung ^{1, 2, 3, 4)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,39	2,21	2,46	2,63	2,52
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,38	0,39	0,37	0,40	0,37
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,01	1,81	2,09	2,23	2,16
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) ^{3, 5)}	1.000 t CO ₂	144,1	149,5	154,7	0,0	0,0
Fraport-Muttergesellschaft						
CO ₂ -Emissionen ^{1, 2, 3)}	1.000 t CO ₂	229,6	225,6	239,7	243,1	238,2
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3)}	1.000 t CO ₂	38,5	36,5	36,9	37,0	34,5
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3)}	1.000 t CO ₂	191,2	189,1	202,8	206,0	203,7
Klimaintensität der Verkehrsleistung ^{1, 2, 3, 4)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	3,04	2,88	3,08	3,08	2,95
direkte CO ₂ -Emissionen ^{1, 3)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	0,51	0,47	0,47	0,47	0,43
indirekte CO ₂ -Emissionen ^{2, 3)}	kg CO ₂ pro Verkehrseinheit	2,53	2,41	2,60	2,61	2,52
kompensierte CO ₂ -Emissionen (Zertifikate) ^{3, 5)}	1.000 t CO ₂	144,1	149,5	154,7	0,0	0,0
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁶⁾	t CO ₂	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte nicht angepasst).

¹⁾ Direkte Emissionen nach Scope 1 des GHG Protocol-Standards: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen, hier Heizöl, Erdgas, Propangas.

²⁾ Indirekte Emissionen nach Scope 2 des GHG Protocol-Standards: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme, Fernkälte (Fraport am Standort Frankfurt).

³⁾ Änderung gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2010 analog Umwelterklärung 2011 (Änderung der Werte Fraport AG).

⁴⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

⁵⁾ RECS-Zertifikate (www.recs.org). Ab 2013 werden keine RECS-Zertifikate mehr bezogen, da durch § 55 EEG ersetzt.

⁶⁾ Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

EN17 Andere Treibhausgasemissionen

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport-Muttergesellschaft (Scope 3 nach GHG)						
Flugverkehr ^{1, 6, 7)}	1.000 t CO ₂	895,8	939,4	961,4	943,4	936,5
Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen ^{2, 5)}	1.000 t CO ₂	122,3	120,1	118,8	118,9	113,7
Passagierverkehr (Originärpassagiere) ^{3, 5)}	1.000 t CO ₂	272,7	274,2	245,7	259,0	231,3
Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG ⁴⁾	1.000 t CO ₂	0,95	0,97	0,75	0,86	0,75
Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) ⁵⁾	1.000 t CO ₂	159,1	181,8	181,0	187,2	186,5
Sonstige relevante Treibhausgasemissionen ⁵⁾	t CO ₂ -Äquivalent	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2

¹⁾ Flugverkehr bis 914 m (LTO-Zyklus) aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen Frankfurt.

²⁾ An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte.

³⁾ An- und Abreise der Originärpassagiere, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr.

⁴⁾ Beinhaltet PKW, Bahn und Flug.

⁵⁾ Nach Untersuchungen im Jahr 2005 sind die Emissionen sonstiger Treibhausgase am Flughafen verschwindend gering.

⁶⁾ Ab 2013 Berechnung ohne erhöhten Umkehrschub (gegenüber Idle) mit APU nach ICAO Doc. 9889, nach alter Berechnungsart 932.495 t CO₂, außerdem 2% weniger Flugbewegungen.

⁷⁾ Werte 2013 mit aktuellen Eingangsdaten nachberechnet.

EN20 NO_x, SO_x und andere Luftemissionen

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Fraport-Muttergesellschaft						
Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka						
NO _x ¹⁾	Tonnen	–	–	–	–	–
Benzol ¹⁾	Tonnen	–	–	–	–	–
PM10 ¹⁾	Tonnen	–	–	–	–	–

¹⁾ Die Fraport AG emittiert pro Jahr zirka 264 t NO_x, 0,4 t Benzol sowie 9,3 t PM10. Diese Daten sind aus den Planfeststellungsunterlagen abgeleitet. Eine jährliche Aktualisierung ist noch nicht möglich, da die Datenermittlung sehr aufwendig ist. Zukünftig sollen die Angaben kontinuierlich berechnet werden, die notwendigen Prozesse sind derzeit in Vorbereitung.

EN21 Abwassereinleitung

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Schmutzwasser	Mio m ³	2,322	2,174	2,394	2,738	2,541
Schmutzwasser ¹⁾	Liter pro Verkehrseinheit	20,4	17,9	22,5	27,2	24,5
Flughafen Frankfurt						
Schmutzwasser ^{2, 3, 4)}	Mio m ³	1,590	1,581	1,897	2,253	1,795
Schmutzwasser ^{1, 3, 4)}	Liter pro Verkehrseinheit	21,1	20,2	24,3	28,6	22,2

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte nicht angepasst).

¹⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

²⁾ Schmutzwasser wird in der vollbiologischen Kläranlage der Fraport AG und den vollbiologischen Kläranlagen in Frankfurt-Niederrad und Frankfurt-Sindlingen behandelt. Durch die Separierung des mit Enteisungsmitteln versehenen Niederschlagswassers kommt es zum Anstieg der Schmutzwassermenge. Das mit den Enteisungsmitteln versehene Wasser wird seit 2012 über das Schmutzwasserkanalnetz zu den Kläranlagen geführt.

³⁾ Schmutzwasser der Fraport AG und 580 weiteren Unternehmen am Flughafen Frankfurt.

⁴⁾ Im Jahr 2014 ist der Anteil an enteisungshaltigem Niederschlagswasser am Schmutzwasser wesentlich geringer gegenüber dem Vorjahr. 2014 war bis auf wenige Tage in der letzten Kalenderwoche ohne Schnee. Anfang 2013 herrschte ein strenger Winter mit Eis und Schnee.

EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Abfallaufkommen ^{1, 2, 4)}	1.000 t	36,09	38,25	35,51	32,86	29,11
Abfallaufkommen ^{2, 3)}	kg pro Verkehrseinheit	0,32	0,31	0,32	0,33	0,28
gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	1,78	1,50	1,53	3,94	2,74
nicht gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	34,31	36,75	32,66	28,92	25,99
Verwertung	in % des Abfallaufkommens	63,9	63,4	69,6	71,2	74,1
Fraport-Muttergesellschaft						
Abfallaufkommen ²⁾	1.000 t	23,54	23,97	24,63	26,54	22,47
Abfallaufkommen ^{2, 3)}	kg pro Verkehrseinheit	0,31	0,31	0,32	0,34	0,28
gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	1,78	1,33	1,36	2,73	1,59
nicht gefährliche Abfälle ²⁾	1.000 t	21,76	22,67	23,27	23,81	20,88
Verwertung gesamt ^{2, 4)}	1.000 t	19,83	19,94	20,90	22,19	20,30
Verwertungs-Quote gesamt ^{2, 5)}	in % des Abfallaufkommens	84,3	83,1	84,9	83,6	90,3
Abfälle von internationalen Flügen	1.000 t	5,83	6,11	6,04	5,93	5,77

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte nicht angepasst).

¹⁾ 74,1% werden verwertet, detaillierte Entsorgungsmethoden sind zur Zeit nicht an allen Konzern-Flughäfen darstellbar.

²⁾ Inkl. Übernahme von Dritten, ohne Boden und Bauschutt.

³⁾ Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 kg Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

⁴⁾ Gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz.

⁵⁾ Definitions-Änderung aufgrund des neu am 1. Juni 2012 in Kraft tretenden Kreislaufwirtschaftsgesetzes – KrWG.

⁶⁾ Abweichungen in der Addition von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen liegen in der länderspezifischen Gesetzgebung in Peru.

EN23 Wesentliche Freisetzungen

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport-Muttergesellschaft¹⁾						
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe						
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	482	640	674	637	649
Volumen der Freisetzungen	m ³	10,33	11,79	12,28	12,37	8,52
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	1,04	1,31	1,40	1,35	1,38
Auswirkungen ²⁾		keine	keine	keine	keine	keine
Flughafen Ljubljana						
Freisetzungen wassergefährdender Stoffe						
Anzahl der Freisetzungen	Anzahl	–	–	–	–	4
Volumen der Freisetzungen	m ³	–	–	–	–	15,00
Häufigkeit der Freisetzungen	Anzahl pro 1.000 Flugbewegungen	–	–	–	–	0,57
Auswirkungen						

¹⁾ Freisetzungen vorwiegend durch Dritte.

²⁾ Keine Umweltgefährdung, da Freisetzung im Regelfall auf befestigten Flächen mit nachgeschalteten umfangreichen Sicherheitseinrichtungen. Freisetzungen auf unbefestigten Flächen sind sehr seltene Ausnahmen, sie werden unverzüglich saniert.

AO5 Luftqualität

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
am Flughafen Frankfurt						
NO ₂ ^{1, 2, 3, 4)}	µg/m ³	45	46	46	47	46
SO ₂ ^{1, 2, 4, 5)}	µg/m ³	3	4	4	2	2
Feinstäube, PM10 ^{1, 2, 4, 6)}	µg/m ³	26	23	19	20	19
Benzol ^{1, 2, 4, 7)}	µg/m ³	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8
am Flughafen in Lima						
NO ₂ ^{2, 8, 9, 11)}	µg/m ³	10,5	9,9	1,7	23,8	–
SO ₂ ⁹⁾	µg/m ³	4,2	6,8	5,2	7,9	8,5
Feinstäube, PM2,5	µg/m ³	–	–	17,53	22,75	19,98
Feinstäube, PM10 ^{2, 8, 10, 11)}	µg/m ³	49,7	56,5	30,0	41,0	–

¹⁾ Jahresmittel der Messwerte an der Station SOMMI1, die sich auf dem Flughafengelände befindet. Diese Werte stellen das Gesamtergebnis aller Emissionen unterschiedlicher Quellgruppen dar, das heißt neben den Immissionsbeiträgen des Flughafens auch die von Dritten (Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Hausbrand, großräumige Hintergrundbelastung). Der Anteil des Flughafens ist ortsabhängig und liegt hier nach Modellrechnungen je nach Komponente zwischen zirka 10% und 30%.

²⁾ Grenzwerte Jahresmittel (auf dem Flughafen nicht anwendbar, da keine ganzjährige Exposition des Menschen gegeben).

³⁾ NO₂ nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³.

⁴⁾ Werte 2014 vorläufig.

⁵⁾ SO₂ nach TA Luft 2002 (sonst kein Jahresmittel definiert): 50 µg/m³.

⁶⁾ Feinstaub, PM10 nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 40 µg/m³.

⁷⁾ Benzol nach EU-Richtlinie 2008/50/EC, 39. BImSchV: 5 µg/m³, Wert 2014 vorläufig.

⁸⁾ Jahresmittelwerte am Flughafen Lima. Diese Werte stellen eine Summe von unterschiedlichen Emittenten dar und beinhalten neben den Emissionen des Flughafens auch die von Dritten (Kfz-Verkehr, Industrie und Gewerbe, Hausbrand). Der Anstieg in Lima beruht auf Erweiterung der Fahrzeugflotte und Vergrößerung der umliegenden Gewerbe- und Industriegebiete.

⁹⁾ NO₂ nach dem peruanischen DECRETO SUPREMO N° 074-2001-PCM REGLAMENTO DE ESTANDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL DEL AIRE: 100 µg/m³.

¹⁰⁾ PM10 nach dem peruanischen DECRETO SUPREMO N° 074-2001-PCM REGLAMENTO DE ESTANDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL DEL AIRE: 50 µg/m³.

¹¹⁾ Nach peruanischer Gesetzgebung seit 2014 nicht erforderlich.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Flächenenteisungsmittel ¹⁾	m ³	3.364	4.266	2.238	2.494	1.098
Carbamide ¹⁾	t	121	84	43	60	82
Flugzeugenteisungsmittel, gesamt (Typ I, II, IV) ¹⁾	m ³ Wirkstoff	4.511	900	980	2	15
Safewing-de-icing fluid Type II. ^{1, 2)}	m ³ Wirkstoff	32	8	4	3	12
Flugzeugenteisungsmittel, Typ I (Aircraft De-icing/ Anti-icing Fluid mit 80% Propylenglykol-Anteil) ^{1, 3, 4)}	m ³ aktives Mittel	–	485	522	0	11
Flugzeugenteisungsmittel Typ IV (Aircraft De-icing/ Anti-icing Fluid mit 50% Propylenglykol-Anteil) ^{1, 3, 4)}	m ³ aktives Mittel	–	1.008	1.122	0	1
Flugzeugenteisungsmittel Propylenglykol pro enteistem Flugzeug ^{3, 4)}	m ³ Wirkstoff pro Flugzeug	0,270	0,192	0,295	0,072	0,085
Fraport-Muttergesellschaft						
Flächenenteisungsmittel Kaliumformiat (flüssig, ca. 50% Wirkstoff auf den Flugbetriebsflächen)	m ³	3.307	4.246	2.233	2.452	1.064
Flächenenteisungsmittel Natriumformiat (Granulat, ca. 100% Wirkstoff)	t	–	–	–	241	88

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung, Vorjahreswerte nicht angepasst.

¹⁾ Die Mengen werden für die jeweiligen Winter angegeben. Die Winter werden einem Kalenderjahr zugeschlagen, zum Beispiel 2010/2011 dem Jahr 2011. Ab 2012 werden die Werte vom 1.1. bis 31.12. eines jeden Jahres angegeben.

²⁾ Flughäfen Varna und Burgas.

³⁾ N*ICE am Flughafen Frankfurt bis 2012.

⁴⁾ Anstieg des Jahreswertes 2012 ist witterungsbedingt, der Zeitraum 9. bis 15.12. war sehr schneereich, starke Schneefälle erfordern mehr Enteisungsmittel pro Flugzeug (mehrfache Enteisierung).

Aspekt: Transport

EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Konzern						
Mitarbeiterverkehr						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ^{1, 3)}	Anteil in %	33,0	34,7	42,3	34,8	34,0
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹⁾	Anteil in %	17,3	16,4	15,4	16,2	16,5
Passagierverkehr						
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹⁾	Anteil in %	65,7	67,7	68,1	44,7	41,1
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterverkehr²⁾						
Arbeitsweg mit öffentlichem Verkehr ^{1, 3)}	Anteil in %	31,0	31,8	41,2	34,2	33,4
Arbeitsweg mit Fahrgemeinschaft ¹⁾	Anteil in %	15,5	15,4	14,6	15,0	15,2
Passagierverkehr Flughafen Frankfurt²⁾						
An-/Abreise der Originärpassagiere mit öffentlichem Verkehr ¹⁾	Anteil in %	39,2	40,9	41,6	40,8	36,8

¹⁾ Die Werte basieren auf einer Umfrage.

²⁾ Die wesentlichen Umweltwirkungen sind unter EN17 „Andere Treibhausgasemissionen“ dargestellt.

³⁾ Im Jahr 2012 bei der Fraport-Muttergesellschaft stichprobenartige Erhebung überwiegend im administrativen Bereich, daher Abweichung zum Jahr 2013, in dem eine Vollerhebung stattfand.

AO7: Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten*)

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Flughafen Frankfurt						
Anzahl Einwohner in der Kontur Ldn = 60 dB(A) ^{1, 2, 7)}	Anzahl	25.182	24.632	12.094	9.395	11.173
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	8%	-2%	-51%	-22%	19%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 60 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 3, 7)}	Anzahl	7.535	6.980	3.920	2.722	3.307
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	27%	-7%	-44%	-31%	21%
Anzahl Wohnbevölkerung innerhalb der Kontur Leq, Tag = 55 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 4, 5, 7)}	Anzahl	97.954	103.001	98.014	95.062	101.042
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	5%	5%	-5%	-3%	6%
Anzahl Wohnbevölkerung in der Kontur umhüllende NAT, Nacht = 6 × 68 dB(A) und Leq, Nacht = 50 dB(A) (Kriterium analog Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) ^{1, 6, 7)}	Anzahl	116.715	107.189	86.315	72.532	75.192
Jeweilige Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Prozent	8%	-8%	-19%	-16%	4%

^{*)} Bevölkerungsdatenbasis DDS. Erhebungsstand dieser Daten für alle Auswertungen 2008.

¹⁾ Die Fluglärmkonturen wurden errechnet auf Basis der in Deutschland eingeführten Regelwerke „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ und „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD, 2008)“. Alle Szenarien wurden auf Basis der 10 Jahre 2000 bis 2009 ermittelten langjährigen mittleren Betriebsrichtungsverteilung standardisiert. Der für die prognostische Schutzzonenberechnung nach Fluglärmgesetz entwickelte und in AzB und AzD beschriebene Sigma-Zuschlag wurde nicht angewandt.

²⁾ Bei dem Bewertungsmaß Ldn (Level day/night) handelt es sich um einen 24h-Dauerschallpegel in dB(A), bei dem die während der Nachtzeit auftretenden Schallereignisse mit einem Zuschlag von 10 dB belegt werden. Der Ldn ermöglicht es, Belastungsänderungen von Jahr zu Jahr anhand nur eines Kriteriums zu dokumentieren.

³⁾ Das Kriterium Leq, Tag = 60 dB(A) orientiert sich an der Definition der Tagschutzzone 1 nach Fluglärmgesetz.

⁴⁾ Das Kriterium Leq, Tag = 55 dB(A) orientiert sich an der Definition der Tagschutzzone 2 nach Fluglärmgesetz.

⁵⁾ Bei den Angaben zu Leq, Tag = 55 dB(A) handelt es sich um die Gesamtzahl innerhalb dieser Kontur, die unter Leq, Tag = 60 dB(A) genannte Anzahl stellt also eine Teilmenge daraus dar.

⁶⁾ Das Kriterium Umhüllende aus NAT, Nacht = 6 × 68 dB(A) und Leq, Nacht = 50 dB(A) orientiert sich an der Definition der Nachtschutzzone nach Fluglärmgesetz.

⁷⁾ Der Wiederanstieg der Kennzahlen gegenüber den beiden Vorjahren ist Folge des stetigen Passagierwachstums bei nahezu unveränderter Flugbewegungszahl: Es werden tendenziell schwerere Flugzeuge eingesetzt, die bei der Fluglärmrechnung lauterer Flugzeuggruppen zuzuordnen sind. Da die Basisdaten der AzB-Fluglärmrechnung weiterhin auf Fluglärmmessungen aus den 1990er-Jahren aufbauen, bleibt unberücksichtigt, dass es sich bei diesen schwereren Flugzeugmustern mehr und mehr um neu entwickelte und vergleichsweise lärmarme Muster wie B787, B747-800 und A380 handelt. Auch die im Rahmen der Allianz für Lärmschutz eingeführten aktiven Schallschutzmaßnahmen können bei der Fluglärmrechnung nur bedingt oder gar nicht berücksichtigt werden.

AO9: Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Flughafen Frankfurt ^{1, 2, 4)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	3,11	1,96	2,42	2,48	2,99
Flughafen Lima ³⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0,41	0,22	0,88	0,39	0,58
Flughafen Varna ^{3, 4)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	0	1,78	7,45	5,21	7,46
Flughafen Burgas ^{3, 4)}	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	4,42	2,60	3,71	0,54	3,67
Flughafen Ljubljana ³⁾	Anzahl pro 10.000 Flugbewegungen	-	-	-	-	1,40

¹⁾ Vogelschlagrate (Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen): Alle Zwischenfälle mit Vögeln auf dem Flughafen Frankfurt Main und im angrenzenden Umfeld bei Flugzeugen mit deutscher Registration. Die Vogelschlagrate wird auf die Gesamtflugbewegungen am Flughafen Frankfurt übertragen. Die Meldung eines jeweiligen Vogelschlags erfolgt vom Piloten an den Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL e. V.). Der DAVVL übermittelt jährlich eine Zusammenstellung aller Vogelschläge an den jeweiligen Flughafenbetreiber. Die Berechnung der Vogelschlagrate nimmt der Flughafenbetreiber vor, hier die Fraport AG.

²⁾ Daten für 2013 wurden im Juni 2014 von DAVVL e. V. übermittelt.

³⁾ Vogelschlagrate: Anzahl Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen.

⁴⁾ Vorläufig für 2014.

Personal

Aspekt: Beschäftigung

LA1 Gesamtbelegschaft

(1/2)

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Beschäftigte ¹⁾	Anzahl Personen	20.905	21.445	22.276	21.513	22.031
davon Männer	Anzahl Personen	16.051	16.443	17.070	16.589	16.815
davon Frauen	Anzahl Personen	4.854	5.002	5.206	4.924	5.216
Stammbeschäftigte ^{2, 6)}	Anzahl Personen	18.888	19.479	20.186	19.305	19.919
Auszubildende	Anzahl Personen	334	343	381	352	342
Aushilfen ³⁾	Anzahl Personen	851	771	753	751	670
Freigestellte	Anzahl Personen	832	853	957	1.105	1.100
Aviation ⁷⁾	Anzahl Personen	6.074	6.088	6.298	6.199	6.082
Ground Handling ⁷⁾	Anzahl Personen	8.564	8.899	8.924	8.993	9.038
Retail & Real Estate ⁷⁾	Anzahl Personen	606	596	629	598	613
External Activities & Services ⁷⁾	Anzahl Personen	4.548	5.012	5.112	4.691	4.662
Regionale Verteilung						
Europa	in % der Beschäftigten	94,9	94,9	95,9	97,2	97,2
Deutschland	in % der Beschäftigten	90,2	91,6	92,7	94,1	92,2
Restliches Europa	in % der Beschäftigten	4,7	3,3	3,2	3,2	4,8
Asien	in % der Beschäftigten	2,2	2,2	1,1	0,2	0,1
Amerika	in % der Beschäftigten	2,8	2,9	3,0	2,5	2,7
Teilzeitanstellung ⁴⁾	in % der Beschäftigten	11,2	10,4	11,9	12,4	13,1
Befristete Arbeitsverträge	in % der Beschäftigten	16,7	19,7	17,3	16,7	15,4

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

¹⁾ Beschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen (siehe 4.) + Auszubildende + Freigestellte.

²⁾ Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (siehe 4.), Freigestellte und Auszubildende.

³⁾ Aushilfen = Schüler(innen), Student(inn)en, Praktikant(inn)en, Diplomand(inn)en, geringfügig Beschäftigte und Trainees.

⁴⁾ Inklusive Altersteilzeit.

⁵⁾ Erhebung erst ab 2011.

⁶⁾ Bei der Addition der Zahlen von Stammbeschäftigten, Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten kann es zu einer Rundungsdifferenz von einer Person kommen.

⁷⁾ Nach IFRS (Stammbeschäftigte und Aushilfen im Jahresmittel).

(2/2)

	Einheit	2010	2011	2012	2013 angepasst	2014
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte ¹⁾	Anzahl Personen	11.967	12.217	12.134	11.985	11.694
davon Männer	Anzahl Personen	9.722	9.874	9.781	9.677	9.461
davon Frauen	Anzahl Personen	2.245	2.343	2.353	2.308	2.233
Stammbeschäftigte ²⁾	Anzahl Personen	10.446	10.778	10.525	10.340	10.219
davon Männer	Anzahl Personen	8.645	8.904	8.675	8.556	8.437
davon Frauen	Anzahl Personen	1.801	1.874	1.850	1.784	1.782
Auszubildende	Anzahl Personen	331	338	374	352	342
davon Männer	Anzahl Personen	243	238	257	239	251
davon Frauen	Anzahl Personen	88	100	117	113	91
Aushilfen ³⁾	Anzahl Personen	618	537	551	491	400
davon Männer	Anzahl Personen	455	336	345	303	248
davon Frauen	Anzahl Personen	163	201	206	188	152
Freigestellte	Anzahl Personen	572	564	684	802	733
davon Männer	Anzahl Personen	379	396	504	579	525
davon Frauen	Anzahl Personen	193	168	180	223	208
Aviation	Anzahl Personen	3.285	3.168	2.917	2.916	2.899
Ground Handling	Anzahl Personen	6.259	6.227	6.251	6.077	5.835
Retail & Real Estate	Anzahl Personen	651	655	697	714	683
External Activities & Services	Anzahl Personen	1.772	2.167	2.269	2.278	2.277
Teilzeitanstellung ⁴⁾	in % der Beschäftigten	15,5	14,5	14,2	13,7	13,6
davon Männer	in % der Beschäftigten	8,4	7,5	7,1	6,6	6,4
davon Frauen	in % der Beschäftigten	7,1	7,0	7,1	7,1	7,2
davon Männer	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	–	–	–	48,4	46,6
davon Frauen	in % der Beschäftigten mit Teilzeitanstellung	–	–	–	51,6	53,4
Befristete Arbeitsverträge	in % der Beschäftigten	9,2	8,1	8,2	7,8	7,1
davon Männer ⁵⁾	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	–	66,9	65,0	65,0	65,1
davon Frauen ⁵⁾	in % der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	–	33,1	35,0	35,0	34,9

¹⁾ Beschäftigte = Stammbeschäftigte + Aushilfen (siehe 4.) + Auszubildende + Freigestellte.

²⁾ Zu den Stammbeschäftigten zählen keine Aushilfen (siehe 4.), Freigestellte und Auszubildende.

³⁾ Aushilfen = Schüler(innen), Student(inn)en, Praktikant(inn)en, Diplomand(inn)en, geringfügig Beschäftigte und Trainees.

⁴⁾ Inklusive Altersteilzeit.

⁵⁾ Erhebung erst ab 2011.

⁶⁾ Bei der Addition der Zahlen von Stammbeschäftigten, Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten kann es zu einer Rundungsdifferenz von einer Person kommen.

⁷⁾ Nach IFRS (Stammbeschäftigte und Aushilfen im Jahresmittel).

LA2 Mitarbeiterfluktuation

(1/2)

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Mitarbeiterfluktuation gesamt						
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	1.869	2.180	2.187	2.194	2.284
	in % der Stammbeschäftigten	9,9	11,2	10,8	11,4	11,5
Einstellungen	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten	2.290	3.056	3.042	2.123	2.540
	in % der Stammbeschäftigten	12,1	15,7	15,1	11,0	12,8
Austrittsgründe						
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	627	1.037	816	572	505
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	365	389	347	285	591
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	53	65	69	60	94
Andere Gründe ¹⁾	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	824	689	955	1.277	1.094
Fluktuation nach Geschlecht						
Austritte						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.433	1.670	1.682	1.745	1.719
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	76,7	76,6	76,9	79,5	75,3
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	436	510	505	449	565
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	23,3	23,4	23,1	20,5	24,7
Einstellungen						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.903	2.431	2.344	1.722	1.775
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	83,1	79,5	77,1	81,1	69,9
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	387	625	698	401	765
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	16,9	20,5	22,9	18,9	30,1
Fluktuation nach Alter ²⁾						
Austritte						
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	894	945	820	810	774
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	47,8	43,3	37,5	36,9	33,9
Altersgruppe 31 – 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	789	1.029	1.095	1.050	1.035
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	42,2	47,2	50,1	47,9	45,3
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	186	206	272	334	475
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	10,0	9,4	12,4	15,2	20,8

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

***) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

¹⁾ Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

²⁾ Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist derzeit nicht möglich, wird aber mittelfristig angestrebt.

(2/2)

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport-Muttergesellschaft						
Mitarbeiterfluktuation gesamt						
Austritte	Anzahl der Austritte unter den Stammbeschäftigten	196	220	399	160	201
	in % der Stammbeschäftigten	1,9	2,0	3,8	1,5	2,4
Einstellungen ²⁾	Anzahl der Einstellungen unter den Stammbeschäftigten	213	586	299	162	81
	in % der Stammbeschäftigten	2,0	5,4	2,8	1,6	1,0
Austrittsgründe						
Arbeitnehmerkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	33	45	69	57	80
Arbeitgeberkündigung	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	15	11	9	9	8
Ende der Berufstätigkeit (Rente)	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	27	34	36	30	38
Andere Gründe ¹⁾	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	121	130	285	64	75
Fluktuation nach Geschlecht						
Austritte						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	165	177	327	128	165
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	84,2	80,5	82,0	80,0	82,1
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	31	43	72	32	36
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	15,8	19,5	18,0	20,0	17,9
Einstellungen						
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	190	494	248	144	67
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	89,2	84,3	82,9	88,9	82,7
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	23	92	51	18	14
	in % der eingetretenen Stammbeschäftigten	10,8	15,7	17,1	11,1	17,3
Fluktuation nach Alter						
Austritte ²⁾						
Altersgruppe bis 30 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	57	61	85	45	62
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	29,1	27,7	21,3	28,1	30,8
Altersgruppe 31 – 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	76	85	210	62	79
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	38,8	38,6	52,6	38,8	39,3
Altersgruppe über 50 Jahre	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	63	74	104	53	60
	in % der ausgetretenen Stammbeschäftigten	32,1	33,6	26,1	33,1	29,9

¹⁾ Andere Gründe: Aufhebungsvertrag, Ende befristeter Arbeitsvertrag, Sterbefälle im aktiven Arbeitsverhältnis.

²⁾ Eine Erhebung der Einstellungen nach Altersgruppe ist derzeit nicht möglich, wird aber mittelfristig angestrebt.

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Fraport-Muttergesellschaft^{1, 2)}						
Anzahl der Beschäftigten, die Anspruch auf Elternzeit besitzen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	10.446	10.778	10.525	10.340	10.219
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	8.645	8.904	8.675	8.556	8.612
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	1.801	1.874	1.850	1.784	1.607
Anzahl der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	–	217	207	213	214
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	–	72	89	102	103
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	–	145	118	111	111
Anzahl der Beschäftigten, die nach dem Ende der Elternzeit zurückgekehrt sind	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	–	114	147	145	136
Männer	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	–	63	95	111	104
	Anteil in % der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	–	55,3	64,6	76,6	76,5
Frauen	Anzahl unter den Stammbeschäftigten	–	51	52	34	32
	Anteil in % der Beschäftigten, die Elternzeit genommen haben	–	44,7	35,4	23,4	23,5

¹⁾ Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aufgrund unterschiedlicher Gesetzgebungen nicht möglich.

²⁾ Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die 12 Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport AG beschäftigt waren, ist nicht möglich.

Aspekt: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis

LA4 Anteil Beschäftigte mit Tarifverträgen

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern						
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung	in % der Beschäftigten	93	93	93	99	99
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte mit Kollektivvereinbarung ¹⁾	in % der Beschäftigten	97	97	97	97	97

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

***) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

¹⁾ Weitere 3% sind außertariflich Beschäftigte oder Leitende Angestellte nach Betriebsverfassungsgesetz.

Aspekt: Arbeitsschutz

LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen

	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Konzern						
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten	100	100	100	100	100
Fraport-Muttergesellschaft						
In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte	in % der Beschäftigten	100	100	100	100	100

LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern^{6,7)}						
Unfälle ¹⁾	Anzahl	1.601	1.475	1.445	1.342	1.473
1.000-Mann-Quote ^{1, 2, 3)}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	31,7	29,3	30,0	27,3	28,8
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	0	0	0
meldepflichtig ²⁾	Anzahl	669	643	666	597	629
Ausfalltage ^{2, 4)}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	11.821	9.187	10.152	9.339	10.731
Krankenquote ⁵⁾	Abwesenheit in %	6,4	6,1	6,51	6,42	7,63
krankheitsbedingt ⁵⁾	Abwesenheit in %	6,2	6,0	6,37	6,27	7,42
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ⁵⁾	Abwesenheit in %	0,2	0,1	0,14	0,15	0,21
Berufskrankheiten ⁹⁾	Anzahl anerkannte Fälle	1	0	3	0	0
Fraport-Muttergesellschaft^{6, 7, 8)}						
Unfälle ¹⁾	Anzahl	863	736	745	663	742
1.000-Mann-Quote ^{1, 2, 3)}	Anzahl meldepflichtiger Unfälle pro 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	30,2	24,2	26,6	22,2	26,7
mit Todesfolge	Anzahl	0	0	0	0	0
meldepflichtig ²⁾	Anzahl	361	292	325	268	315
Ausfalltage ^{2, 4)}	Anzahl meldepflichtiger Ausfalltage	7.960	4.763	5.788	5.425	5.220
Krankenquote ⁵⁾	Abwesenheit in %	6,49	6,45	6,46	6,82	7,27
krankheitsbedingt ⁵⁾	Abwesenheit in %	6,19	6,27	6,25	6,61	7,07
arbeitsunfallbedingt (ohne Sport-, Wege- und private Unfälle) ⁵⁾	Abwesenheit in %	0,30	0,18	0,21	0,21	0,20
Berufskrankheiten ⁹⁾	Anzahl anerkannte Fälle	1	0	3	0	0

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

¹⁾ Bagatelverletzungen (Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen) sind nicht enthalten.

²⁾ Meldepflichtig = als meldepflichtig gilt ein Arbeitsunfall mit mehr als 3 Ausfalltagen.

³⁾ Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand. Der durchschnittliche Personalstand ergibt sich aus den addierten monatlichen Gesamtbeschäftigten, dividiert durch die Anzahl der Monate.

⁴⁾ Ausfalltage = geplante Arbeitstage.

⁵⁾ Bezogen auf die Sollarbeitsstunden.

⁶⁾ Eine Unterteilung der Unfälle nach Verletzungsursachen ist für Fraport derzeit aus technischen Gründen nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

⁷⁾ Die Berufskrankheiten und Abwesenheiten umfassen die Gesamtbelegschaft, jedoch nicht selbstständige Auftragnehmer, da die Daten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht erhoben werden.

⁸⁾ Eine Untergliederung der Unfall- und Ausfalltage ist für Fraport nicht relevant. Der größte Teil der Arbeitsunfälle findet im operativen Bereich statt, wo hauptsächlich Männer tätig sind. Eine Auswertung würde demnach größtenteils Männer aufweisen.

⁹⁾ Die Berufskrankheiten im Jahr 2012 sind nachträglich anerkannte Krankheiten aus dem Jahr 2011.

Aspekt: Aus- und Weiterbildung

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern ^{3, 4)}						
Auszubildende	Anzahl Personen	336	343	381	352	342
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomand(inn)en/ Schüleraushilfen ⁶⁾	Anzahl Personen	723	779	753	751	670
Weiterbildung ^{1, 2, 5)}	Tage je Beschäftigte	4,36	5,01	5,74	3,79	3,04
Fraport-Muttergesellschaft ⁴⁾						
Auszubildende	Anzahl Personen	331	338	374	352	342
Männer	in % der Auszubildenden	73,4	70,4	68,7	67,9	73,4
Frauen	in % der Auszubildenden	26,6	29,6	31,3	32,1	26,6
Praktikant(inn)en/Student(inn)en/Diplomand(inn)en/ Schüleraushilfen ⁶⁾	Anzahl Personen	616	537	551	491	400
Weiterbildung ^{1, 2, 5)}	Tage je Stammbeschäftigtem	2,7	3,3	4,8	2,5	2,3

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

***) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

1) Ohne Auszubildende.

2) 7 h = 1 Tag.

3) Eine Untergliederung der Konzern-Kennzahlen nach Geschlecht ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

4) Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

5) Eine Angabe der Weiterbildungszeit nach Geschlecht kann derzeit nicht zufriedenstellend erhoben werden, wird aber in Zukunft angestrebt.

6) Die Werte 2010 bis 2012 sind inkl. Trainees, die in dem Zeitraum zu den Aushilfen zählten.

LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Konzern ¹⁾						
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	11.679	12.390	12.081	11.637	11.826
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	61,8	63,6	59,8	60,3	59,4
Fraport-Muttergesellschaft						
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	Anzahl der Stammbeschäftigten	10.446	10.778	10.525	10.340	10.219
Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung	in % der Stammbeschäftigten	100	100	100	100	100
Männer	in % der Stammbeschäftigten	82,8	82,6	82,4	82,7	82,6
Frauen	in % der Stammbeschäftigten	17,2	17,4	17,6	17,3	17,4

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

***) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

1) Eine Erhebung der Konzern-Kennzahlen nach Geschlecht ist aus technischen Gründen derzeit noch nicht möglich, wird aber in Zukunft angestrebt.

Aspekt: Diversity

LA13 Zusammensetzung Beschäftigte

(1/2)

	Einheit	2010	2011	2012**)	2013 angepasst	2014*)
Diversity						
Konzern^{1, 6)}						
Durchschnittsalter	Jahre	40,2	40,8	41,2	41,9	42,4
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	4.569	4.475	4.504	4.023	3.749
	in % der Beschäftigten	21,9	20,9	20,2	18,7	17
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen	12.477	12.703	13.006	12.330	12.576
	in % der Beschäftigten	59,7	59,2	58,4	57,3	57,1
über 50 Jahre	Anzahl Personen	3.859	4.267	4.766	5.160	5.706
	in % der Beschäftigten	18,5	19,9	21,4	24,0	25,9
Fraport-Muttergesellschaft						
Durchschnittsalter	Jahre	42,7	43,4	43,2	44,3	44,9
bis 30 Jahre	Anzahl Personen	1.774	1.880	1.898	1.760	1.590
	in % der Beschäftigten	14,8	15,4	15,6	14,7	16,8
31 – 50 Jahre	Anzahl Personen	7.386	7.386	7.093	6.813	6.384
	in % der Beschäftigten	61,7	60,5	58,5	56,8	67,5
über 50 Jahre	Anzahl Personen	2.807	2.951	3.143	3.412	3.724
	in % der Beschäftigten	23,5	24,2	25,9	28,5	39,4
Konzern¹⁾						
Ausländische Beschäftigte	Anzahl Personen	4.186	4.379	4.484	4.327	4.444
	in % der Beschäftigten	20,0	20,4	20,1	20,1	20,2
Fraport-Muttergesellschaft						
Ausländische Beschäftigte	Anzahl Personen	1.914	1.927	1.927	1.807	1.765
	in % der Beschäftigten	16,0	15,8	15,9	15,1	15,1
Anteil Führungskräfte ⁸⁾	in % der Beschäftigten	–	–	0,1	0,1	0,1
Anteil Nicht-Führungskräfte	in % der Beschäftigten	–	–	15,8	15,0	15,0
Konzern						
Schwerbehinderte ²⁾	Anzahl Personen	1.392	1.460	1.549	1.547	1.610
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze (Gesamtbeschäftigten) ³⁾	7,0	7,2	7,3	7,6	7,7
Fraport-Muttergesellschaft						
Schwerbehinderte ²⁾	Anzahl Personen	1.192	1.224	1.263	1.271	1.266
	in % der anrechenbaren Arbeitsplätze ³⁾	10,7	10,7	11,3	11,4	11,6

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

¹⁾ In Deutschland.

²⁾ Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachanrechnungen.

³⁾ Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte – Schüler(innen) – Student(inn)en – Auszubildende.

⁴⁾ Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5. Der Begriff Führungsebene (bzw. Ebene 1 bis 5) bezieht sich ausschließlich auf Führungskräfte einer Organisationseinheit, das heißt Personen, denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter disziplinarisch und fachlich unterstellt sind (1. Führungsebene: Geschäfts-/Servicebereichsleiter(in), 2. Führungsebene: Bereichsleiter(in)/Zentralbereichsleiter(in), 3. bis 5. Führungsebene: Leiter(in)).

⁵⁾ Leitende Organe = Die Gremien oder Vorstände, die für die strategische Ausrichtung der Organisation, die effiziente Aufsicht über die Geschäftsführung und die Haftung des Managements gegenüber der Organisation und ihren Stakeholdern verantwortlich zeichnen.

⁶⁾ Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

⁷⁾ Eine Angabe der Personen in leitenden Organen untergliedert nach Geschlecht und Altersgruppen ist noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen.

⁸⁾ Erhebung erst ab 2012.

(2/2)

	Einheit	2010	2011	2012**	2013 angepasst	2014*
Konzern ⁷⁾						
Gender						
Frauen	in % der Beschäftigten	23,2	23,3	23,4	22,9	23,7
Männer	in % der Beschäftigten	76,8	76,7	76,6	77,1	76,3
Frauen in Führungspositionen ⁴⁾						
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1	20,0	16,7	14,3	14,3	23,1
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2	21,2	26,5	27,3	31,7	31,4
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3	29,7	31,1	28,3	28,1	30,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4	24,8	22,6	23,9	27,4	28,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5	36,9	46,1	40,8	25,6	32,2
Fraport-Muttergesellschaft						
Gender						
Frauen	in % der Beschäftigten	18,8	19,2	19,4	19,3	19,1
Männer	in % der Beschäftigten	81,2	80,8	80,6	80,7	80,9
Frauen in Führungspositionen ⁴⁾						
Frauen in Führungspositionen Ebene 1	in % der Führungskräfte Ebene 1	20,0	16,7	14,3	14,3	14,3
Frauen in Führungspositionen Ebene 2	in % der Führungskräfte Ebene 2	13,3	22,6	24,1	29,0	25,8
Frauen in Führungspositionen Ebene 3	in % der Führungskräfte Ebene 3	24,2	24,1	21,9	24,0	27,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 4	in % der Führungskräfte Ebene 4	19,4	18,9	20,0	21,9	22,9
Frauen in Führungspositionen Ebene 5	in % der Führungskräfte Ebene 5	14,3	20,0	12,5	13,8	13,8
Personen in leitenden Organen ⁵⁾						
	Anzahl Personen in leitenden Organen (gesamt)	24	24	24	25	24
davon Frauen	in % der Personen in leitenden Organen	12,5	20,8	12,5	20,0	20,8
bis 30 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen	0,0	0,0	0,0	0,0	0
31 – 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen	25,0	16,7	16,7	40,0	33,0
über 50 Jahre	in % der Personen in leitenden Organen	75,0	83,3	83,3	60,0	67,0

*) 2014 ohne Gemeinschaftsunternehmen analog Konzern-Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2013 angepasst).

**) 2012 anteilmäßige Berücksichtigung von Gemeinschaftsunternehmen analog Finanzberichterstattung (Vorjahreswerte 2011 angepasst).

¹⁾ In Deutschland.

²⁾ Schwerbehinderte, Gleichgestellte und Mehrfachrechnungen.

³⁾ Anrechenbare Arbeitsplätze = Beschäftigte – Schüler(innen) – Student(inn)en – Auszubildende.

⁴⁾ Führungsposition = Führungsebene 1 bis 5. Der Begriff Führungsebene (bzw. Ebene 1 bis 5) bezieht sich ausschließlich auf Führungskräfte einer Organisationseinheit, das heißt Personen, denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter disziplinarisch und fachlich unterstellt sind (1. Führungsebene: Geschäfts-/Servicebereichsleiter(in), 2. Führungsebene: Bereichsleiter(in)/Zentralbereichsleiter(in), 3. bis 5. Führungsebene: Leiter(in)).

⁵⁾ Leitende Organe = Die Gremien oder Vorstände, die für die strategische Ausrichtung der Organisation, die effiziente Aufsicht über die Geschäftsführung und die Haftung des Managements gegenüber der Organisation und ihren Stakeholdern verantwortlich zeichnen.

⁶⁾ Eine Untergliederung der Daten nach Arbeitnehmerkategorien ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

⁷⁾ Eine Angabe der Personen in leitenden Organen untergliedert nach Geschlecht und Altersgruppen ist noch nicht möglich, da die Daten in den Tochtergesellschaften nicht vorliegen.

⁸⁾ Erhebung erst ab 2012.

GRI Content Index

Über diesen Bericht

Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung 2014 besteht aus dem Bericht „2014 Kompakt – Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.“ sowie dem GRI-Bericht 2014. Der GRI-Bericht orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI G3.1) und berücksichtigt dabei das Flughafen-spezifische Airport Operators Sector Supplement (AOSS).

Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung 2014 dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der 10 Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung.

Die GRI hat unseren Bericht Ende März 2015 überprüft und den Anwendungsgrad A+ bestätigt.

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



Profil

Aspekt: Strategie und Analyse

1.1 Vorwort des Vorstands

Status: ●

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

Siehe Bericht „2014 Kompakt – Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.“, S. 3 ff. (kurz: „2014 Kompakt“)

Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards, wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO). Verbindlich sind ferner Fraport-eigene Grundsätze und interne Richtlinien, wie beispielweise der Fraport-Corporate-Governance-Kodex oder die Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten.

Siehe auch „Werte und Kodizes“ (<http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/werte-und-kodizes.html>)

Trends, welche unsere nachhaltige Entwicklung beeinflussen:

Siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 3 ff.

KI Kernindikator **ZI** Zusatzindikator

● vollständig abgedeckt ● teilweise abgedeckt ● keine Informationen ◆ nicht relevant für Fraport

Strategie:

Auf Grundlage der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzernvision und der Konzernziele der Fraport AG wurde die Konzernstrategie Agenda 2015 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/vision-ziele-und-strategie.html>) entwickelt. Nachhaltigkeit gehört zu den 5 Kernelementen, aus denen sich die strategischen Herausforderungen sowie die zur Bewältigung erforderlichen Maßnahmen des Unternehmens ableiten.

Schlüsselergebnisse 2014:

Die Schlüsselergebnisse für Fraport im Jahr 2014 sind im „Vorwort“ enthalten (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 3 ff. und S. 8 f.)

Was wir 2014 erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu Bericht „2014 Kompakt“, S. 17 ff.
Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des [Geschäftsberichts 2014](#) umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2014 (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 29 ff.).

Was wir 2014 nicht erreicht haben:

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu Bericht „2014 Kompakt“, S. 17 ff.
Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des [Geschäftsberichts 2014](#) umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2014 (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 29 ff.).

Beurteilung der Leistung 2014 (Ziele versus Performance):

Die Zielerreichung wird in unserem Nachhaltigkeitsprogramm gemessen. Siehe dazu Bericht „2014 Kompakt“, S. 17 ff.

Ausblick auf die Herausforderungen des nächsten Jahres:

Die Herausforderungen des nächsten Jahres liegen in der Erreichung der im Nachhaltigkeitsprogramm für 2015 festgelegten Ziele. Siehe dazu Bericht „2014 Kompakt“, S. 3 ff. und S. 17 ff.

Mittelfristige Zielsetzungen:

Mittelfristige Zielsetzungen sind im Nachhaltigkeitsprogramm festgeschrieben (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S.17 ff.).

1.2 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit, Chancen und Risiken

Status: ●

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 nachhaltigkeitsrelevante Schlüsselthemen zu erfassen und die bestehenden und zukünftigen Chancen und Risiken für das Unternehmen zu beurteilen und kontrolliert damit umzugehen. Abgeleitet aus der Konzernstrategie (siehe [Indikator 1.1](#)) und der „Agenda 2015“ (siehe [Indikator 1.1](#)) hat Fraport 2010 erstmals eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, die die wichtigsten Handlungsfelder für die künftige Entwicklung des Konzerns aufzeigt. Zum Vorgehen bei der Entwicklung der Wesentlichkeitsmatrix siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 16 ff.

Chancen/Risiken:

Informationen zu den Unternehmenschancen und -risiken sind im Risiko- und Chancenbericht des Geschäftsberichts 2014 erläutert. Siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 75 ff.

Ziele und Maßnahmen (Nachhaltigkeitsprogramm):

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im Nachhaltigkeitsprogramm (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 17 ff.).

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

Siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 75 ff.

Management (Governance) der Chancen/Risiken:

Seit 2014 werden entscheidungsrelevante Nachhaltigkeitsthemen unter Einbezug der zuständigen Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter im Rahmen von Vorstandssitzungen besprochen, wodurch die Verbindlichkeit erhöht wird und ein Bedeutungsgewinn einhergeht. Hierzu zählen unter anderem die Verabschiedung der Wesentlichkeitsmatrix und des Nachhaltigkeitsprogramms sowie die Beauftragung wesentlicher Nachhaltigkeitsprojekte. Der Vorstand nimmt die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/strategie-ziele-und-organisation.html> sowie Geschäftsbericht, S. 75 ff.).

Im Rahmen der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Umfassende Umwelterklärungen sind in einem Turnus von 3 Jahren herauszugeben. In Form von verkürzten Umwelterklärungen berichten wir dazwischen über den jährlichen Fortschritt (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html>).

Aspekt: Organisationsprofil

2.1 Name der Organisation

Status: ●

Fraport AG

2.2 Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen

Status: ●

- > Marke: Die Fraport AG tritt unter der Marke „Fraport“ im Markt auf.
- > Produkte und Dienstleistungen siehe <http://www.fraport.de/de/kompetenzen.html>
- > Operative Grenzen: Die Fraport AG verfügt über ein integriertes Geschäftsmodell. Alle Produkte und Dienstleistungen werden von der Fraport AG und den Tochtergesellschaften ausgeübt.

2.3 Organisationsstruktur

Status: ●

- > Struktur: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/ueber-uns/management-und-organisation.html>
- > Tochtergesellschaften und Beteiligungen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/beteiligungen.html>
- > Flughäfen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughafen.html>
- > Consulting: <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/consulting.html>

2.4 Hauptsitz der Organisation

Status: ●

- > Hauptsitz: Frankfurt am Main

2.5 Länder der Geschäftstätigkeit

Status: ●

- > Anzahl Länder: 10 (Ende 2014)
Deutschland, Bulgarien, Peru, USA, Slowenien, Türkei, China, Russland, Indien, Senegal, Ägypten (bis Januar 2014), Saudi-Arabien (bis Juni 2014)
- > Wesentliche Länder: siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 6 f.

2.6 Eigentümerstruktur

Status: ●

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

2.7 Märkte

Status: ●

- > Märkte: vgl. Bericht „2014 Kompakt“, S. 6 f. und <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/flughafen.html>
- > Destinationen: vgl. Destinationen Flughafen Frankfurt 2014 (siehe http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html#_nachhaltigkeit_stakeholder-dialog_publicationen__expandables_containe__items__expandable_item). Eine Sortierung nach Anzahl der Airline-Kunden ist nicht möglich.
- > Kunden: Im Einzugsgebiet von 200 Kilometern des Flughafens Frankfurt leben rund 40 Mio Konsumenten. Der Flughafen befindet sich im Ballungsgebiet Rhein-Main.
- > Geschäftstätigkeiten ohne direkten Luftfahrt-Bezug:
 - 1) Airport-Retailing: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/airport-retailing.html>
 - 2) Immobilienmanagement: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/immobilienmanagement.html
 - 3) Parkraummanagement: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/parkraummanagement.html
 - 4) Energie und Versorgung: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen/non-aviation/energie-und-versorgung.html>
 - 5) IT-Services: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/non-aviation/it-services.html>
 - 6) Flughafenwerbung: http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/produkte_services/flughafenwerbung.html

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

2.8 Größe der Organisation

Status: ●

Für den Fraport-Konzern gelten 2014 folgende Daten:

- > Anzahl der Beschäftigten* des Fraport-Konzerns (31. Dezember 2014): 22.031
- > Anzahl aller Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten: rund 78.000 (inklusive Gateway Gardens & The Squire, Stand: 2012)
- > Umsatz: 2.394,6 Mio €
- > Bilanzsumme: 9.013,2 Mio €
- > Eigenkapital: 3.286,0 Mio €
- > Langfristige Schulden: 4.908,1 Mio €
- > Kurzfristige Schulden: 819,1 Mio €
- > EBITDA: 790,1 Mio €
- > Konzern-Ergebnis: 251,8 Mio €
- > Menge der Produkte und Services: Die Aviation (Flug- und Terminalbetrieb, Unternehmenssicherheit, Ground Services, Werkfeuerwehr, VIP Services) und Non-Aviation Services (Airport Retailing, Parkraummanagement, Immobilienmanagement, Energie und Versorgung, Flughafenwerbung, IT-Services) sind unter <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen.html> einsehbar. Fraport ist Dienstleister und kein produzierendes Unternehmen, daher entfällt die Angabe der Menge der Produkte.
- > Größe des Flughafengeländes: 21 km²

Das Start- und Landebahnssystem am Frankfurter Flughafen besteht aus 4 Bahnen, von denen 3 parallel in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind und eine in Nord-Süd-Richtung:

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

Die Betriebsrichtung ist abhängig von Windrichtung und Windstärke.

- > Minimum Connection Time: 45 Min. Anzahl der Flugbewegungen: 469.026
- > Anzahl der Airlines, die den Flughafen im Berichtszeitraum angefliegen haben: 171
- > Anzahl der Ziele, die während des Berichtszeitraums angefliegen wurden: 400

Siehe auch (unter anderem auch für die Finanzdaten der Beteiligungen) [Geschäftsbericht 2014](#), S. 61 ff. und S. 96 ff.

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

2.9 Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse

Status: ●

Siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 29 ff. und S. 106.

2.10 Auszeichnungen

Status: ●

Siehe Auszeichnungen (<http://www.fraport.de/de/konzern/innovationen-und-auszeichnungen/auszeichnungen.html>).

Aspekt: Berichtsparemeter

3.1 Berichtszeitraum

Status: ●

Unser Bericht „2014 Kompakt – Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.“ erscheint jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

3.2 Veröffentlichung des letzten Berichts

Status: ●

Der vorangegangene Bericht wurde am 16. April 2014 veröffentlicht.

3.3 Berichtszyklus

Status: ●

Unser Bericht „2014 Kompakt“ erscheint jährlich in deutscher sowie in englischer Sprache und umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

3.4 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

Status: ●

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

3.5 Definition Berichtsinhalte und Stakeholder

Status: ●

Identifikation und Priorisierung:

Die Auswahl und Gewichtung der in unserem Bericht „2014 Kompakt“ dargestellten Themen erfolgte unter Berücksichtigung der von der Global Reporting Initiative formulierten Prinzipien (Vollständigkeit, Wesentlichkeit und Einbeziehung von Stakeholdern). Die wesentlichen Themen werden in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert und priorisiert.

Die Auswahl der Berichtsinhalte basiert auf dem regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen (siehe „2014 Kompakt“, S. 2 und S. 14 f.) und auf unserem Nachhaltigkeitsprogramm. Im Jahr 2010 führten wir erstmals eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. In diesem Zusammenhang haben wir die für Fraport bedeutsamen Handlungsfelder definiert und diese in einer Wesentlichkeitsmatrix ihrer Relevanz für die Stakeholder und das Unternehmen entsprechend positioniert. 2013 haben wir die Wesentlichkeitsmatrix unter Einbezug des Vorstands und der Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter sowie von Vertretern unserer wichtigsten Stakeholder aktualisiert. Diese Matrix wurde 2014 auf Aktualität geprüft und in ihrer Gültigkeit bestätigt. Der vorliegende Bericht beschreibt deren Wirksamkeit (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 16).

Einbezug der Stakeholder:

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dazu gehören unter anderem die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für unsere Passagiere sowie der kontinuierliche Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 14).

Validierung:

Im Rahmen der Validierung nach EMAS wird der Fraport AG Rechtskonformität, ein systematisches Vorgehen im betrieblichen Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistungen und die Information der Öffentlichkeit über ihre Umweltwirkungen und -leistungen bescheinigt. Die Information erfolgt seit 1999 über eine regelmäßig erscheinende Umwelterklärung. Umfassende Umwelterklärungen sind in einem Turnus von 3 Jahren herauszugeben. In Form von verkürzten Umwelterklärungen berichten wir dazwischen über den jährlichen Fortschritt (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html>).

3.6 Berichtsgrenze

Status: ●

Siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 2 und GRI-Bericht 2014, S. 3.

3.7 Beschränkungen des Berichtsumfangs

Status: ●

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 Bericht „2014 Kompakt“ nur angerissen, umfangreiche Informationen hierzu enthält der [Geschäftsbericht 2014](#).

In unseren jährlichen Umwelterklärungen im Rahmen der EMAS-Zertifizierung sind ausführlichere Informationen zu unseren Umweltauswirkungen zu finden (vgl. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html>).

3.8 Joint Ventures, Töchter, Outsourcing

Status: ●

Die Informationen in unseren Berichten umfassen alle Gesellschaften, die wir in den Konsolidierungskreis der Finanzberichterstattung zum jeweiligen Bilanzstichtag einbezogen haben.

Siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 2 und GRI-Bericht 2014, S. 3.

3.9 Datenerfassung

Status: ●

Siehe „Kennzahlen“, S. 3 und Bericht „2014 Kompakt“, S. 2.

3.10 Neue Darstellung von Informationen aus alten Berichten

Status: ●

Siehe „Kennzahlen“, S. 3 und Bericht „2014 Kompakt“, S. 2.

3.11 Veränderungen gegenüber Vorjahren

Status: ●

Siehe „Kennzahlen“, S. 3, Bericht „2014 Kompakt“, S. 2 und [Geschäftsbericht 2014](#), S. 32.

3.12 GRI Content Index

Status: ●

Dieses Dokument.

3.13 Externe Prüfung des Berichts

Status: ●

Siehe „Bestätigungsvermerk Finanzkennzahlen“ (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 201).

Die Umweltkennzahlen werden durch einen externen Umweltgutachter nach EMAS validiert. Die entsprechenden Kennzahlen sind in der Tabelle farblich unterlegt (siehe [Kennzahlen](#), S. 9 ff.).

Aspekt: Governance, Verpflichtungen und Engagement

4.1 Führungsstruktur

Status: ●

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 5 Jahre.

Detailliertere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern, zur Zusammensetzung und Tätigkeit des Gremiums befinden sich im [Geschäftsbericht 2014](#) (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 22 ff.). Eine Aufstellung des Aufsichtsrats hinsichtlich Diversity-Aspekten erfolgt im Kapitel „Kennzahlen“, S. 25 f.

4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden

Status: ●

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht Mitglied des Vorstands.

4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans

Status: ●

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

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

Status: ●

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

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

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

Siehe auch „[Geschäftsbericht 2014](#) -> An unsere Aktionäre -> Corporate Governance Bericht“.

4.5 Verknüpfung der Vorstandsvergütung mit der Unternehmensleistung

Status: ●

Die Vergütung des Vorstands der Fraport AG wurde 2010 verstärkt an längerfristige Kriterien gekoppelt und erfüllt die Vorgaben des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. 2010 wurde auch die Gehaltsgestaltung der Leitenden Angestellten entsprechend angepasst. Entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 wurden im Dezember 2013 weitere Anpassungen insbesondere bezüglich von Caps bei variablen Vergütungsbestandteilen mit dem Vorstand vereinbart. Detaillierte Informationen zu den Vergütungen, auch denen des Aufsichtsrates, enthält der Vergütungsbericht innerhalb des Geschäftsberichts 2014 der Fraport AG (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 22 ff.).

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

4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenskonflikten

Status: ●

Der Umgang mit Interessenskonflikten ist im Fraport-Corporate-Governance-Kodex geregelt (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>, S. 11, 17).

4.7 Qualifikation der Vorstandsmitglieder in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen

Status: ●

Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane der Fraport AG richtet sich nach dem deutschen Aktienrecht. Der Aufsichtsrat tagt mindestens viermal 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 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html> und Corporate Governance Bericht sowie den Bericht des Aufsichtsrats im [Geschäftsbericht 2014](#)). Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat nur solche Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen und hinreichend unabhängig sind. Ferner hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit dem Thema „Diversity“ auseinandergesetzt und bereits 2010 hierzu Beschlüsse gefasst, die sowohl das Unternehmen allgemein, als auch die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat selbst betreffen.

4.8 Interne Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien

Status: ●

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat bereits 2002 den Corporate Governance-Kodex der Fraport AG verabschiedet. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

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

Fraport verfügt über verschiedene Managementsysteme, die eine verantwortungsvolle Unternehmensführung unterstützen (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Die Umweltpolitik der Fraport AG wurde vom Vorstand des Unternehmens verabschiedet und unterzeichnet. Sie ist damit verbindlich für den gesamten Konzern. Die Fraport AG verpflichtet sich darin, bei ihren Geschäftsaktivitäten an allen Standorten, an denen sie tätig ist, umweltgerecht vorzugehen (für weitere Informationen vgl. [Umwelterklärung 2014](http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf), S. 6, <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

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 Vorstands zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung

Status: ●

Seit 2014 werden entscheidungsrelevante Nachhaltigkeitsthemen unter Einbezug der zuständigen Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter im Rahmen von Vorstandssitzungen besprochen, wodurch die Verbindlichkeit erhöht wird und ein Bedeutungsgewinn einhergeht. Hierzu zählen unter anderem die Verabschiedung der Wesentlichkeitsmatrix und des Nachhaltigkeitsprogramms sowie die Beauftragung wesentlicher Nachhaltigkeitsprojekte. Der Vorstand nimmt die Überwachung und Steuerung der nachhaltigkeitsrelevanten Themen vor (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 16).

4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands

Status: ●

Der Aufsichtsrat tagt mindestens viermal jährlich. Er überprüft dabei regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit und nimmt seine Aufsichtspflicht hinsichtlich der Tätigkeit des Vorstands wahr (siehe „Erklärung zur Unternehmensführung/Corporate Governance Bericht“ gemäß § 289a HGB unter <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html> und „Bericht des Aufsichtsrats“ im [Geschäftsbericht 2014](#), S. 22 ff.).

4.11 Vorsorgeprinzip

Status: ●

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 13).

Darüber hinaus unterstützt unser Geschäftsmodell einen vorsorgenden Ansatz im Umgang mit Umweltproblemen und berücksichtigt zugleich Aspekte wie Kosteneffizienz, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit unserer Umweltprogramme (siehe [Umwelterklärung 2014](http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf), <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

Umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes sollen arbeitsbedingte körperliche, seelische und psychosoziale Belastungen so weit wie möglich vermeiden bzw. reduzieren oder ausgleichen (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 46 ff. und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/beschaefigte/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz.html>). Der Vorstand und die Arbeitnehmervertretungen haben gemeinsam eine Grundsatzklärung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz verfasst und in den Konzern-Richtlinien verankert.

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- wie den Frachtverkehr gleichermaßen. Dem entsprechend hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität. Am Flughafen Frankfurt werden kontinuierlich modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG ist ein nach ICAO-Standards und Empfehlungen eingerichtetes Instrument, mit dem sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt werden. Das SMS richtet sich an alle Nutzer des Flughafens Frankfurt; die relevanten Prozesse, Verfahren und Verantwortlichkeiten sind in einem intern allen zugänglichen Handbuch festgehalten (siehe http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/kunden/sicherheitsmanagementsystem/jcr:content.file/sicherheitsmanagement_de_I01.pdf).

4.12 Externe Vereinbarungen und Prinzipien

Status: ●

Freiwillige Initiativen (Auswahl):

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

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

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

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

Seit 2002 ist Fraport Mitglied im Transparency International Deutsches Chapter e. V. (<http://transparency.de/>).

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation (ACA) teil, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuführen. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der ACA geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über 4 Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. 2012 wurde dem Flughafen Frankfurt Level 3 zuerkannt, dem Flughafen Antalya Level 3 im Jahr 2012.

Verpflichtende Initiativen:

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

Siehe Indizes, Auszeichnungen und Mitgliedschaften (<http://www.fraport.de/de/konzern/innovationen-und-auszeichnungen/auszeichnungen/nachhaltigkeit1.html>).

4.13 Mitgliedschaften

Status: ●

Ihre Interessen verfolgt Fraport unter anderem über die Mitgliedschaft in den Fachverbänden Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, <http://www.adv.aero/>) und Airports Council International (ACI, <http://www.aci.aero/>) Europe und World. Fraport ist darüber hinaus Mitglied des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL, <http://www.bdl.aero/>). Der BDL legt seinen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor für Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag für sichere Mobilität, Klima- und Umweltschutz zu leisten. Wir arbeiten in den dortigen Gremien an der Erstellung der Positionen zu den Themen des Luftverkehrs aktiv mit. Dazu zählen auch Stellungnahmen zu Gesetzgebungsvorhaben und politischen Initiativen (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/europathemen-und-verbaende/verbaende.html>).

4.14 Stakeholdergruppen

Status: ●

Siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 15.

4.15 Auswahl der Stakeholder

Status: ●

Die für uns relevanten und einzubeziehenden Stakeholdergruppen wurden unter Einbezug des Vorstands und der Bereichsleitungen definiert. Wir suchen den Austausch mit unseren Geschäftspartnern, unseren Kunden und der Politik, aber auch mit unseren Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen und durch Fluglärm belastet sind. Nicht zuletzt fühlen wir uns auch den 78.000 Beschäftigten (Stand: 2012) der größten Arbeitsstätte Deutschlands verpflichtet, für die wir als großes Unternehmen zum Teil direkt, mindestens aber indirekt soziale Verantwortung tragen.

Siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 14.

4.16 Einbezug von Stakeholdern

Status: ●

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dazu gehören unter anderem die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für unsere Passagiere sowie der kontinuierliche Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 14 f.).

4.17 Fragen und Bedenken von Stakeholdern

Status: ●

Vorgehen zur Integration der Anliegen der Stakeholder:

Die Wesentlichkeitsmatrix hilft uns, Chancen und Risiken für Fraport zu erkennen und zu nutzen beziehungsweise zu vermeiden. Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnen wir Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Chancen, die wir nutzen wollen, werden unten erläutert. Wesentliche Risiken stellen wir in unserem Geschäftsbericht dar (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 75 ff.).

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

Wir haben diese Wesentlichkeitsmatrix 2013 aktualisiert und dabei gleichzeitig die Handlungsfelder überprüft und angepasst. Zur Erstellung der neuen Matrix wurden der Vorstand und die Geschäfts-, Service- und Zentralbereichsleiter gebeten, die Handlungsfelder im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu bewerten. Auch Geschäftsführer ausgewählter Beteiligungen – hier die 3 nach Beschäftigtenzahl größten Beteiligungen in Deutschland (APS Airport Personal Service GmbH, FraSec Fraport Security Services GmbH und GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.) sowie die Geschäftsführer unserer Mehrheitsbeteiligungen in Antalya, Lima, Varna und Burgas – wurden um ihre Einschätzung gebeten. Im zweiten Schritt baten wir Vertreter unserer wichtigsten Stakeholder (Kapitalmarkt, Fluggesellschaften, Passagiere, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Anwohner, NGOs, Geschäftspartner und Politik) um ihre Einschätzung zur Relevanz der einzelnen Handlungsfelder. Diese Matrix wurde 2014 auf Aktualität geprüft und in ihrer Gültigkeit bestätigt.

Resultierende Schlüsselthemen:

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

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

Eine umfassende Übersicht über alle Themen inklusive der dazugehörigen Ziele und Maßnahmen findet sich im Nachhaltigkeitsprogramm (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 17 ff.).

Umsetzung in der Kommunikation:

Die Ziele und Maßnahmen wurden in der Vorstandssitzung Ende 2014 verabschiedet. Das Nachhaltigkeitsprogramm ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit wurden die Anliegen der Stakeholder auch im Reporting integriert.

Ökonomische Leistungsindikatoren

Managementansatz EC

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeld „Wertschaffung“ zusammengefasst (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 30 f.).

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 × Kapitalkostensatz) und dem EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) als Ergebnisgröße ermittelt wird (für weitere Informationen siehe [Geschäftsbericht 2014](#)).

Organisatorische Verantwortung:

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

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 75 ff).

Aspekt „Wirtschaftliche Leistung“:

Status: ●

Für Informationen zur wirtschaftlichen Leistung des Konzerns siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 6 f. und [Finanzkennzahlen](#), S. 4.

Der Abschnitt „Geschäftsentwicklung im Überblick“ im Lagebericht des Geschäftsberichts 2014 umfasst die Informationen über die Geschäftsentwicklung im Jahr 2014 (siehe [Geschäftsbericht 2014](#), S. 29 ff.). Informationen zu den Unternehmensrisiken und -chancen sind im Risiko- und Chancenbericht des Geschäftsberichts 2014 erläutert.

Aspekt „Marktpräsenz“:

Status: ●

Als Full-Service-Anbieter im Airport-Management ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf 4 Kontinenten aktiv (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 6 f. und <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/fraport-auf-einen-blick.html> und <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughafen.html>).

Aspekt „Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen“:

Status: ●

Der Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Unsere wirtschaftliche Wertschöpfung kommt den unterschiedlichen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugute, beispielsweise Beschäftigten und Kapitalgebern. Sie ist damit ein guter Maßstab für den gesellschaftlichen Wert unserer geschäftlichen Aktivitäten. Mit 63 % geht der größte Teil unserer Wertschöpfung in Form von Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen an unsere Beschäftigten, mehr als 11 % über Zinsen an Kreditgeber und 8 % über Dividenden an Aktionäre. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt leisten wir Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 62 ff. und [Kennzahlen](#), S. 5). Wichtige Engagements, meist auf sozialem Gebiet, werden auch von unseren Beschäftigten und unseren Konzerngesellschaften im Ausland geleistet (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 66 ff.).

KI Kernindikator **ZI** Zusatzindikator

● vollständig abgedeckt ● teilweise abgedeckt ● keine Informationen ◆ nicht relevant für Fraport

Aspekt: Wirtschaftliche Leistung

EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert

KI Status: ●

Siehe Kennzahlen, S. 4 f.

EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels

KI Status: ●

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes, konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System zur Identifizierung, Steuerung und Limitierung von Risiken sowie zur Wahrnehmung von Chancen. Als Bezugszeitraum dient jeweils der rollierende 24-Monats-Zeitraum. Aufgrund der längeren Zeiträume eines Klimawandels und der Ausprägungen wird die Risiko- und Chancenbetrachtung im Rahmen des Umweltmanagementsystems durchgeführt.

Es ist aktuell nicht zu erkennen, dass die durch den Klimawandel initiierten Änderungen bestehender Regelwerke wesentliche, mit erheblichen Kosten verbundene Änderungen an den eingeführten Geschäftsabläufen nach sich ziehen werden. Eine globale Regelung, die das vorhergesagte Wachstum des weltweiten Luftverkehrsaufkommens massiv beeinflussen könnte, ist eher unwahrscheinlich, da sie Restriktionen für den Einzelnen als auch für ganze Volkswirtschaften nach sich ziehen würde. Bis 2031 werden weltweit jährliche Wachstumsraten von 4,1 % erwartet. Die Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen Frankfurt als auch bei unseren Konzern-Flughäfen schaffen ausreichende Kapazitäten, um dem steigenden Verkehrswachstum zu entsprechen.

Gegenüber möglichen Beschränkungen des Luftverkehrs auf kürzeren Strecken durch nationale Vorschriften ist der Flughafen Frankfurt weniger anfällig, da hier ein hoher Anteil an Mittel- und Langstreckenflügen abgefertigt werden. Diese können nicht durch andere Verkehrsträger ersetzt werden. Sie sind im Vergleich zu Kurzstreckenflügen rentabler und haben eine bessere Umweltbilanz. Weiterhin wirkt Fraport durch die Erhebung von emissionsbasierten Flughafenentgelten proaktiv auf eine Reduktion der Emissionen hin, da den Fluggesellschaften ein Anreiz zum Einsatz von modernen Flugzeugen mit weniger Emissionen geboten wird. Am Flughafen Frankfurt werden etwa zwei Fünftel der Güter von Passagierflugzeugen transportiert. Dieser Vorteil ist von strategischer Bedeutung vor dem Hintergrund der Debatte über Energieeffizienz und er macht einen wesentlichen Beitrag zur hohen Profitabilität des Standorts aus.

Risiken durch Änderungen der physikalischen Klimaparameter, die einen materiellen Einfluss auf das Unternehmen haben, sind konkret nicht zu erkennen. Für den Flughafen Frankfurt liegt eine lange Zeitreihe meteorologischer Kenngrößen vor, die täglich fortgeschrieben wird. Diese Kenngrößen werden periodisch analysiert, um rechtzeitig notwendige Anpassungen der Flughafeninfrastruktur oder der bestehenden Geschäftsprozesse vornehmen zu können. Die Dimensionierung der Entwässerung und der Volumina der Regenrückhaltebecken wird überprüft und bei der Planung neuer Infrastrukturen berücksichtigt. Um auf extreme Wetterlagen vorbereitet zu sein, setzt Fraport eine Vielzahl von Maßnahmen um. Eine davon ist die Erweiterung der Winterdienstleistungseinrichtungen und ihrer Mitarbeiter. Dem möglicherweise steigenden Energieverbrauch durch den Klimawandel wird frühzeitig entgegengewirkt, indem im Gebäudebestand durch bauliche und organisatorische Maßnahmen der Verbrauch reduziert wird. Zur Überprüfung dient ein Energiemonitoring.

Durch den Klimawandel verschärfte regulatorische Anforderungen können aber auch als Chance verstanden werden. Die Weiterentwicklung der Energieeffizienzanforderungen unterstützt zum Beispiel die betrieblichen Bemühungen zur Reduktion des Energieverbrauchs und der mit ihm verbundenen Emissionen und Kosten. Die Standards werden durch Maßnahmen im Gebäudebestand als auch bei Neubauten erfüllt. So wurde zum Beispiel die neue Unternehmenszentrale durch eine Zertifizierung des DGNB zur Reduzierung der Lebenszykluskosten durch Energieeinsparungen und der Wahl der leicht wiederverwertbaren Materialien ausgezeichnet. Fraport erwartet steigende Anforderungen an die Energieeffizienz der im täglichen Betrieb eingesetzten Fahrzeuge und Geräte, daher bauen wir unseren Fuhrpark sukzessive entsprechend um.

Physikalische Chancen bestehen im vorhergesagten Trend der globalen Erwärmung. Fraport könnte zum Beispiel von dem erwarteten Anstieg der Durchschnittstemperatur in den Wintermonaten profitieren, indem sich der Aufwand (Mittel, Personal; Kosten) für die Räumung des Betriebsgeländes, des Rollbahnsystems und des Start-/Landebahnsystems reduzieren könnte. Gleiches könnte für die Flugzeugenteisung gelten. Darüber hinaus würde in den Wintermonaten der Energieverbrauch in Terminals und Verwaltungsgebäuden reduziert und damit CO₂-Emissionen und Kosten gesenkt.

Seit 2006 berichtet Fraport regelmäßig an CDP und ist von Anfang an im Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) vertreten. Weitere Informationen: <https://www.cdp.net/en-US/Results/Pages/responses.aspx?Search=True&Keyword=Fraport+AG>.

EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen

KI Status: ●

Siehe EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen, S. 5.

Für weitere Informationen siehe <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/unsere-leistungen-.html>.

EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

KI Status: ●

Zuwendungen der öffentlichen Hand hat Fraport nicht erhalten. Die Fraport AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, die Aktie ist an der Frankfurter Börse notiert und im MDAX, dem Index mittelgroßer deutscher Kapitalgesellschaften, abgebildet. Aufgrund der Beteiligung des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen den Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen (für weitere Informationen siehe „2014 Kompakt“, S. 10 und Kennzahlen, S. 6).

EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn

ZI Status: ●

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt definiert, da über 90% der Konzern-Beschäftigten auf diesen Standort entfallen. In über 99% aller Konzerngesellschaften gibt es Tarifverträge. Diese überschreiten die lokalen Mindestlohnstandards (siehe „2014 Kompakt“, S. 67 ff.). Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt.

EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern

KI Status: ●

Als wesentlicher Geschäftsstandort wird der Flughafen Frankfurt, als örtlich ist die Rhein-Main-Region definiert. Rund 73% (520 Mio) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 712 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben für den Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber ist es der Fraport AG nicht möglich, Unternehmen aus der unmittelbaren oder mittelbaren Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen.

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

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

Aspekt: Marktpräsenz

AO1 Passagiere

KI Status: ●

Siehe AO1 Passagiere, S. 6.

AO2 Flugbewegungen

KI Status: ●

Siehe AO2 Flugbewegungen, S. 7.

AO3 CargoVolumen

KI Status: ●

Siehe AO3 Cargo-Volumen, S. 8.

EC7 Standortbezogene Personalauswahl

KI Status: ●

Wesentlicher Geschäftsstandort mit über 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 Spezifik des Geschäfts eingesetzt. Nur in geringer Zahl werden Führungskräfte der Muttergesellschaft entsandt.

Aspekt: Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen

EC8 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl

KI Status: ●

Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens fühlen wir uns der Region Rhein-Main in besonderem Maße verpflichtet. Wir leisten seit Jahren zahlreiche Beiträge zu vielfältigen sportlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Aktivitäten. Dazu gehören Spenden und das Sponsoring zahlreicher Vereine, Kulturinitiativen, Hilfsorganisationen und Bildungseinrichtungen. Für weitere Informationen (unter anderem auch zu den Auswirkungen der Unterstützungen) siehe „2014 Kompakt -> Gesellschaft“, S. 62 ff. bzw. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/gesellschaftliche-verantwortung-ii/freiwilliges-engagement.html>.

Eine Übersicht über die Ausgaben für Spenden, Sponsoring und den Umweltfonds befindet sich unter EC8 Gesellschaftliches Engagement, S. 8.

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

Auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Konzernstandorten im Ausland engagieren sich, siehe hierzu „2014 Kompakt“, S. 66 ff.

EC9 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

ZI Status: ●

Der Flughafen Frankfurt ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Rhein-Main-Region, die sich dank ihrer zentralen Lage, aber auch wegen der Anbindung an den Flughafen zu einem der gefragtesten, leistungsfähigsten und international am stärksten verflochtenen Wirtschaftsräume Europas entwickelt hat. Mit rund 78.000 Beschäftigten (Stand 2012) ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands.

Rund 73% (520 Mio €) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 712 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 91% aller Aufträge lagen unter 10.000€ und waren deshalb mittelstandsfreundlich. 2015 werden die Aufträge an Unternehmen der Region voraussichtlich auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Hinzu kommt die Wirtschaftskraft der rund 500 Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Das Steuervolumen, das die „Flughafenunternehmen“ aufbringen, trägt zur Finanzierung von Leistungen der öffentlichen Hand wie Schulen, Sportanlagen, Krankenhäusern, Universitäten sowie Sozialleistungen bei.

Siehe auch „2014 Kompakt“, S. 43 sowie <http://www.fraport.de/de/konzern/flughafen-und-region/wirtschaftsfaktor-flughafen.html>.

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

Ökologische Leistungsindikatoren

Managementansatz EN

Ziele und Leistung:

Siehe „2014 Kompakt“, S. 25 ff.

Policy:

Siehe Umwelterklärung 2014, Abschnitt „Die Umweltpolitik des Fraport-Konzern“, S. 6 (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

Organisatorische Verantwortung:

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

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Für Schulung und Weiterbildung von Beschäftigten, Umweltauditoren und Führungskräften zu Umweltthemen ist der Vorstandsstab Arbeitsschutz zuständig, der auch die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungskurse in den Bereichen Gefahrguttransporte und Strahlenschutz durchführt (vgl. Umwelterklärung 2014, Umweltpolitik, S. 6, (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>)).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Fraport AG am Flughafen Frankfurt wird seit 1999 regelmäßig nach EMAS validiert und seit 2002 nach ISO 14001 zertifiziert. Weiterhin sind die Konzerngesellschaften mit relevanten Umweltwirkungen (FCS, N*ICE, EnergyAir) 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. Die Flughäfen Frankfurt, Antalya und Ljubljana nehmen am Airport Carbon Accreditation des Airports Council International Europe teil.

Aspekt „Materialien“:

Status: ●

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

Für weitere Informationen siehe Umwelterklärung 2014 (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung. Die Standorte in Lima und Antalya sind außerdem gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html> und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/zertifikate.html>).

Weitere eingesetzte Materialien sind unter „EN3 Direkter Energieverbrauch“, S. 9, „EN8 Gesamtwasserentnahme“, S. 11 und „AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel“, S. 16 zu finden.

Aspekt „Energie“:

Status: ●

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Energieeffizienz. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen siehe Umwelterklärung 2014 (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

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

KI Kernindikator **ZI** Zusatzindikator

● vollständig abgedeckt ● teilweise abgedeckt ● keine Informationen ◆ nicht relevant für Fraport

Umweltmanagementsysteme existieren auch an allen übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung. Die Standorte in Lima und Antalya sind außerdem gemäß ISO 14001 zertifiziert (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html> und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/zertifikate.html>).

Maßnahmen werden unter „2014 Kompakt“, S. 58 ff. sowie im Nachhaltigkeitsprogramm beschrieben (siehe „2014 Kompakt“, S. 25 ff.).

Aspekt „Wasser“:

Status: ●

Unser Umweltmanagement umfasst unter anderem den Aspekt Wasser. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2014](http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf) (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

Maßnahmen werden im Bericht „2014 Kompakt“, S. 58 ff. und im Nachhaltigkeitsprogramm, S. 25 ff. sowie <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/umwelt/natur-und-ressourcenschutz.html> beschrieben. Unter AO4 „Qualität des Niederschlagswassers“ werden Kennwerte dargestellt (siehe [Kennzahlen](#), S. 11 ff.).

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

Aspekt „Biodiversität“:

Status: ●

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

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

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

Aspekt „Emissionen, Abwasser und Abfall“:**Status:** ●

Die Luftschadstoff-Emissionen werden in einer Umweltabteilung im operativen Bereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit erfasst. Die CO₂-Emissionen werden in der Abteilung für Umweltmanagement erhoben und überwacht. Das operative Management des Abwassers ist beim Immobilien- und Facilitymanagement angesiedelt. Bei der Fraport Muttergesellschaft managt eine eigens dafür zuständige Abteilung die Abfallentsorgung. Unser Umweltmanagement umfasst die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall. Für weitere Informationen siehe [Umwelterklärung 2014](#), Organigramm S. 4, Luftschadstoffe S. 27–29, Abwasser S. 37–38, Abfall S. 46–47 (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.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. Unsere Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung haben Umweltmanagementsysteme aufgebaut, in deren Rahmen die Aspekte Emissionen, Abwasser und Abfall systematisch erfasst werden. In Lima und Antalya werden die Managementsysteme ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert.

Fraport hat bereits 2008 alle Aktivitäten zum Klimaschutz zusammengefasst und sich hierbei auf 3 Felder konzentriert: Energiesparmaßnahmen im Bestand von Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark. Ein umfassendes CO₂-Controlling dient zur Überprüfung aller Klimaschutzmaßnahmen. Die Fraport AG erhält internationale Anerkennung für ihre Klimaschutzaktivitäten: Der Flughafenbetreiber hat 2015 erneut die dritte von 4 Zertifizierungsstufen der Airport Carbon Accreditation vom Dachverband der europäischen Flughäfen ACI Europe erreicht. Seit 2006 bringt Fraport seine Klimaberichterstattung im „Carbon Disclosure Project“ (CDP), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Wir wurden bereits zum fünften Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI, besteht seit 2010) aufgenommen, der die besten 10% der teilnehmenden Unternehmen listet. Die Luftschadstoff-Emissionen und -Immissionen werden kalkuliert bzw. seit dem Jahr 2002 kontinuierlich an 2 eigenen Stationen gemessen. Maßnahmen zur Reduktion werden durchgeführt: Erhebung emissionsabhängiger Flughafenentgelte auf Basis von Stickoxiden und Kohlenwasserstoff, Reduktion der Roll- und Wartezeiten von Flugzeugen mittels neuer Verfahren, Einsatz mobiler Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge nach dem neusten Stand der Technik (Elektromobilität), Software-Instrumente zur Optimierung von Abfertigungsprozessen und Vermeidung von Leerfahrten.

Das bei der Fraport Muttergesellschaft im Winter anfallende Niederschlagswasser ist bei Schneefall oder Frost mit biologisch abbaubaren Flugzeug- und Betriebsflächenenteisungsmitteln verunreinigt. Zukünftig wird Niederschlagswasser am Flughafen Frankfurt mit einem Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) von mehr als 200 mg Sauerstoff pro Liter zurückgehalten und in Kläranlagen behandelt. Für weitere Informationen zu Reduktionen von Emissionen, Abwasser und Abfall siehe „2014 Kompakt“, S. 25 ff.

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

Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport Muttergesellschaft um 25% gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Wir haben ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print Points entwickelt, Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über 5 Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigtem betrug Ende 2013 rund 28%. Damit hat die Fraport AG ihr ehrgeiziges Ziel aus dem Nachhaltigkeitsprogramm bereits vorzeitig erfüllt.

Aspekt „Produkte und Dienstleistungen“:**Status:** ●

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 (siehe „2014 Kompakt“, S. 24 ff.) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten, zum Beispiel für den Klimaschutz (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 58 ff. sowie <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/umwelt/klimaschutz.html>) mit unserer Biodiversitätsstrategie (siehe „Biodiversitätsstrategie“) und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements (vgl. [Umwelterklärung 2014](#), S. 6, <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>). Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort.

Aspekt „Compliance“:**Status:** ●

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

Für mehr Informationen siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>.

Aspekt „Transport“:**Status:** ●

Die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – auch Intermodalität genannt – generiert im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zusätzliches Verkehrsaufkommen: Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt gegenüber Flughäfen ohne Fernbahnhof. Sie stärkt die Hubfunktion, erhöht die Passagierzahlen und verschafft uns so wichtige Wettbewerbsvorteile. Gleichzeitig ermöglicht die Verlagerung von Flug- auf den Bahnverkehr eine partielle Kapazitätsentlastung des Luftverkehrs. So können Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) von Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlegt werden, für dringend benötigte Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden. Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. Seinerzeit wurde unter dem neu erbauten Terminal 1 der erste unterirdische Bahnhof an einem deutschen Flughafen eröffnet – der heutige Flughafen-Regionalbahnhof. Mit der Eröffnung des AIRail Terminals im Jahr 1999 erfolgte die Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Der Anteil des ICE-Verkehrs am Gesamtverkehr der an- und abreisenden Passagiere stieg von 3% im Jahr 1999 auf 16,1% im Jahr 2014. 2014 nutzten 31,1% der Originärpassagiere zur An- und Abreise zum und vom Flughafen die Bahn (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress, ICE, IC, Fernzug). Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 36,8% im Jahr 2014, dagegen im Jahr 1999 bei nur 23,6%.

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

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter [Kennzahlen](#), S. 16 f. zu finden.

Aspekt „Intermodalität“:**Status:** ●

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. 2014 nutzten beispielsweise 31,1% aller Originärpassagiere die Bahn zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man Busse mit ein, lag der Anteil bei 36,8%. 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 2014 rund 33,4% der Beschäftigten nutzten.

Zudem optimieren wir die Frachtlogistikette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Um die Verkehrsströme im und um den Flughafen effizient und gleichzeitig möglichst belastungsarm für die Umwelt zu gestalten, ist die zunehmende Koordination der Prozesse mit allen Beteiligten – Cargo-Linien, Spediteuren, Handling-Agenten, Zoll, etc. – erforderlich. Fraport hat dazu mit einigen Partnern ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines IT-gestützten Cargo Community Systems gestartet. 2011 wurden die Transportabläufe im Hinblick auf Optimierungspotenziale analysiert, Anfang 2012 begann das Pilotprojekt im vollen Alltagsbetrieb (vgl. Umwelterklärung 2011, S. 23 ff. unter <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/publikationen.html>).

An unseren übrigen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung erfolgt die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs zu einem hohen Anteil über den Einsatz von Bussen, im Gesamt-Konzern liegt der Anteil bei 41%.

Kennzahlen zur Intermodalität sind unter „[Kennzahlen -> Umwelt -> Transport](#)“, S. 16 ff. zu finden.

Insgesamt:**Status:** ●

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

Unser umfassendes Umweltmanagement konzentriert sich insbesondere auf die Themen Lärmschutz, Klimaschutz und Energieeffizienz, Intermodalität, Luftqualität und Natur- und Ressourcenschutz mit den Themen Biodiversität, Wasserverbrauch, Abwasser, Boden und Grundwasser, Gefahrgut und Gefahrstoffe sowie Abfall. Seit 1999 wird das Umweltmanagement am Flughafen Frankfurt nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Unser Flughafen war der Zweite in Deutschland, der sich dem kritischen Urteil unabhängiger Gutachter gestellt hat – und dies seither jedes Jahr aufs Neue tut. Seit 2002 sind wir auch nach dem internationalen Umweltstandard ISO 14001 zertifiziert. Die regelmäßige und aufwendige Überprüfung ist Ausdruck der Überzeugung, dass ein Flughafen unserer Größe im Wettbewerb nur dann dauerhaft bestehen kann, wenn er eine nachhaltige Umweltpolitik als einen kontinuierlichen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess betreibt (vgl. [Umwelterklärung 2014](http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf) unter <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>). Für Ziele und Leistungen siehe „2014 Kompakt“, S. 25 ff.).

Aspekt „Lärm“:**Status:** ●

In eigener Verantwortung hat Fraport für den Flughafen Frankfurt bereits 1993 lärmbezogene Lande- und Startentgelte eingeführt. Bis 2000 basierte die Lärmdifferenzierung auf den Lärmwerten der Lärmzulassungspapiere der Flugzeuge. 2001 wurde die Lärmdifferenzierung auf die typenspezifischen, von der Fluglärmmessanlage des Flughafens Frankfurt erfassten Lärmwerte umgestellt. Seitdem wurde die Differenzierung und die Entgeltspreizung stufenweise verstärkt. Seit Januar 2013 werden die Flugzeugtypen für Landung und Start nach jeweils 16 Lärmkategorien unterschieden. Die Spreizung der Lärmklassen schlägt sich nachts besonders deutlich nieder, weil für Bewegungen in der Nachtzeit ein zusätzlicher Nachtzuschlag zu entrichten ist. Dieser ist in der Nachtkerzeit (23:00–04:59 Uhr) nochmals höher als in den Nachtrandstunden (22:00–22:59 und 05:00–05:59 Uhr). Durch die zusätzlichen Lärmrentgelte in der Nachtzeit soll neben dem wirtschaftlichen Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge zusätzlich ein Anreiz gegeben werden, Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag zu verlagern. Am 30. Oktober 2014 genehmigte das hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium die Entgeltordnung 2015 für den Frankfurter Flughafen. Im Rahmen des bis 2015 gültigen, mit den Luftverkehrsgesellschaften abgeschlossenen Entgeltvertrags wurden die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte um durchschnittlich 3,2% angehoben. Besonders laute Maschinen werden so überdurchschnittlich belastet. Hier steigen die Entgelte um 8%, während sie bei den leisesten Maschinen lediglich um 2,7% ansteigen.

Bereits vor Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn wurden lärmmentlastende Flugverfahren entwickelt und erprobt. Treiber ist ein Expertengremium mit Vertretern aus Kommunen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, dem Flughafen (Fraport AG), Politik und Wissenschaft, das im Forum Flughafen und Region (FFR) angesiedelt ist. Ziel dieser Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ist es, den Lärm schon bei der Entstehung zu mindern. Ein erstes Maßnahmenpaket umfasste 7 lärmmindernde Verfahren. Diese wurden durch die am 29. Februar 2012 unterschriebene Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ um 19 Maßnahmen erweitert (<http://www.fraport.de/content/fraport/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>). Innerhalb der kontinuierlichen Mitarbeit in dem Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ hat Fraport für die Konzeption und Durchführung der Maßnahmen „Dedicated Runway Operations – DROps“ und „Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad“ die Federführung übernommen. Das Verfahren DROps sieht eine von der Betriebsrichtung abhängige Bündelung der Starts auf bestimmten Startbahnen bzw. Abflugrouten vor. Insgesamt soll durch die gezielte Schaffung von Lärmpausen eine Verminderung der Belastung von Anwohnern erreicht werden. Abwechselnd wird an Tagen ungeraden Datums DROps und an Tagen geraden Datums das konventionelle Betriebskonzept genutzt. DROps wird seit dem 28. Juni 2013 in der Zeit zwischen 5 und 6 Uhr im Regelbetrieb angewendet. Die Anhebung des Anfluggleitwinkels um 0,2 Grad gegenüber dem bisherigen Winkel vergrößert im Anflugbereich auf die Landebahn Nordwest die Flughöhe über besiedelten Gebieten. Die Fraport AG

hat die Landebahn Nordwest pro Betriebsrichtung mit 2 Instrumentenlandesystemen für die Anflugwinkel 3,0 und 3,2 Grad ausgerüstet. Bei Anflügen mit Rückenwind und schlechten Wetterbedingungen ist aus Sicherheitsgründen vorerst der bisherige Winkel von 3,0 Grad beizubehalten. Der Probebetrieb hat im Oktober 2012 begonnen. Die Ergebnisse des Probebetriebs verliefen durchweg erfolgreich, sodass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nun den zeitlich unbeschränkten Regelbetrieb auf der Landebahn Nordwest genehmigt hat. Auswertungen des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) an insgesamt 7 Lärmmessstationen der Fraport AG und des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) ergaben eine Reduktion des Maximalschallpegels von 0,5–1,5 dB (A) in Abhängigkeit von der Lage der Messstation und des Flugzeugtyps. Die Werte wurden während des gesamten Probebetriebs ermittelt.

Von Oktober 2012 bis Dezember 2014 gab es rund 145.000 Landungen auf der Landebahn Nordwest mit erhöhtem Gleitwinkel. Der Anteil dieser Landungen lag bei insgesamt 71 %. Während dieser Zeit kam es weder zu einer erhöhten Anzahl von Durchstartvorgängen noch zu Verspätungen bei ankommenden Flugzeugen. Die Investitionskosten für die zusätzlichen Instrumentenlandesysteme (ILS) und die Verlegung der Gleitwegsender betragen 3,2 Mio €. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf rund 300.000 € pro Jahr.

Weitere Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog aktiver Schallschutz gingen im Dezember 2014 in den Regelbetrieb über, wie die Verschiebung der Eindrehbereiche zur Entlastung von Offenbach und Mainz.

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

Im Rahmen des CASA-Programms kauft die Fraport AG Wohnimmobilien, die besonders niedrig, das heißt mit weniger als 350 Metern, überflogen werden oder zahlt den Eigentümerinnen und Eigentümern eine Entschädigung. Der Ankaufspreis der Immobilien wird durch unabhängige Expertinnen und Experten auf der Grundlage der Gegebenheiten vor der Flughafenerweiterung festgelegt. Die alternative Entschädigung richtet sich nach der Lage der Immobilie und ihrer Entfernung von der durch Überflüge betroffenen Kernzone. Die Antragsfrist für das von Fraport freiwillig aufgelegte Immobilienankaufprogramm CASA endete am 31. Oktober 2014. Bisher sind im Rahmen des CASA-Programms 250 Wohnimmobilien angekauft und 266 Ausgleichszahlungen realisiert worden. Das Maßnahmenvolumen im Casa-Programm beträgt insgesamt rund 100 Mio €.

Seit nun genau 50 Jahren messen wir den Fluglärm im Umfeld des Flughafens. Hierzu unterhält die Fraport AG derzeit 28 stationäre Messstationen und 3 mobile Messanlagen. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sowie weitere flugbetriebliche Informationen wie zum Beispiel die Routenbelegung oder die Nutzung der jeweiligen Betriebsrichtung der Start- und Landebahnen veröffentlichen wir im Internet unter www.fraport.de. Die Messergebnisse bilden zudem die Grundlage zur Berechnung der lärmabhängigen Entgelte, womit Anreize geschaffen werden, in Frankfurt moderne und leisere Flugzeuge einzusetzen.

Mit der neuen Anwendung FRA Map wird es den Nutzern ermöglicht, sich auf Basis berechneter Werte ein individuelles Bild über die eigene Fluglärmsituation zu machen. Die interaktive Karte bietet Informationen zu allen relevanten Themen und lässt sich per Adresseingabe betroffenenspezifisch fokussieren.

Am 17. Dezember 2014 veröffentlichte Fraport den aktuellen Schallschutzbericht über die zurückliegende Sommerflugplanperiode 2014. Dieser informiert ausführlich über die Entwicklung der Fluglärmbelastung in der Region und stellt die Fortschritte beim Schallschutz am Frankfurter Flughafen dar. In der zurückliegenden Sommerflugplanperiode 2014 lag die Zahl der Flugbewegungen insgesamt etwa 1 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Bei gleichzeitig steigendem Passagieraufkommen zeigt sich hier der Trend zum Einsatz größerer, modernerer und damit leiserer Flugzeugtypen wie A380, B747-800 oder B777. Der Anteil dieser Flugzeugtypen steigt am Frankfurter Flughafen kontinuierlich an. An den Messstationen im Osten konnte nachts ein Rückgang des Dauerschallpegels verzeichnet werden. Dies ist im Wesentlichen auf die zuvor angesprochenen Flottenmodernisierungen zurückzuführen. Insgesamt liegt das derzeitige Lärmniveau unter den vorhergesagten Werten des Ausbaufalls.

Die Fraport AG unterstützt die vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) initiierte und vom Darmstädter Ökoinstitut wissenschaftlich begleitete Lärmwirkungsstudie NORAH. Die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition and Health“, deutsch etwa „Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit“) hat das Ziel einer möglichst repräsentativen und wissenschaftlich abgesicherten Beschreibung der Auswirkungen des Lärms von Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner. Die ersten im Herbst 2014 veröffentlichten Ergebnisse beschreiben die Auswirkungen von Fluglärm auf die Lebensqualität und die geistige Entwicklung von Grundschulkindern. Dazu gab es Befragungen in Grundschulen in der Nähe unseres Flughafens. Im Mittelpunkt stand dabei der Einfluss von Fluglärm auf die Leseleistung und die sprachlichen Fähigkeiten von Grundschulkindern. Das Ergebnis zeigt: Der Einfluss von Fluglärm auf die Lesefähigkeiten von Kindern ist messbar, aber insgesamt vergleichsweise gering. Deutlich stärker wirken andere Faktoren, wie sozioökonomische Einflüsse oder unterrichtliche Rahmenbedingungen. Weiterhin zeigt die Studie, dass Fluglärm keine Auswirkungen auf die Ausprägung sogenannter Vorläuferfähigkeiten hat, wie etwa das Verstehen von Worten. Die gewonnenen Erkenntnisse nutzt die Fraport AG nun, um gemeinsam mit allen Beteiligten zu prüfen, wie sie zur weiteren zielorientierten Ausrichtung des Lärmschutz-Engagements genutzt werden können.

Weiteres zum Schallschutz im Bericht „2014 Kompakt“, S. 24 ff. und im Nachhaltigkeitsprogramm, S. 54 ff.

EN1 Eingesetzte Materialien

KI Status: ●

Fraport ist Dienstleister, kein produzierendes Gewerbe. Unter AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel sind die eingesetzten Hilfsmittel eingetragen. Siehe Kennzahlen, [AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel](#), S. 16.

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

Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Papierverbrauch pro Beschäftigten der Fraport Muttergesellschaft um 25 % gegenüber dem Jahr 2009 zu senken. Wir haben ein zentrales Druckerkonzept mit sogenannten zentralen Print-Points entwickelt, Einzelplatzdrucker wurden weitgehend abgeschafft. Darüber hinaus wurde seit September 2012 bei allen Print-Points der Fraport-Muttergesellschaft die vorgegebene Druckoption von einseitigem auf doppelseitigen Druck umgestellt. Die über 5 Jahre kumulierte Einsparung beim Papierverbrauch pro Beschäftigtem betrug Ende 2013 rund 28 %. Damit hat die Fraport AG ihr ehrgeiziges Ziel aus dem Nachhaltigkeitsprogramm bereits vorzeitig erfüllt. Der Anteil an Recyclingpapier am gesamten Kopierpapier lag bei 99 %.

EN2 Recycling-Material

KI Status: ●

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

Aspekt: Energie

EN3 Direkter Energieverbrauch

KI Status: ●

Siehe [EN3 Direkter Energieverbrauch](#), S. 9.

EN4 Indirekter Energieverbrauch

KI Status: ●

Siehe [EN4 Indirekter Energieverbrauch](#), S. 10.

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

EN5 Energieeinsparungen

KI Status: ●

Siehe „2014 Kompakt“, S. 58 ff., Kennzahlen, S. 10 EN5 Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung sowie Umwelterklärung 2014, Umweltaspekt Klimagase, S. 15 ff. <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>.

EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz

ZI Status: ●

Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz: Energiesparmaßnahmen beim Altbestand an Gebäuden und Infrastruktur, die effiziente Energienutzung bei Neubauten sowie die Reduktion des Energieverbrauchs beim unternehmenseigenen Fuhrpark (siehe „2014 Kompakt“, S. 58 ff. sowie Umwelterklärung 2014, Umweltaspekt Klimagase, S. 15 ff. <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>). Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 „Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung“, S. 10 zu beachten.

EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauches

ZI Status: ●

Zur Messung und Steuerbarkeit des Energieverbrauchs setzt Fraport seit 2013 am Standort Frankfurt mit dem CO₂-Controlling ein Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz, hilft die Energiekosten zu senken und somit die Energieeffizienz zu verbessern. So können wir überprüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden und Fehlentwicklungen früh erkennen. Gleichzeitig lassen sich mit dem CO₂-Controlling die Anlagenrisiken senken und Umsetzungserfolge nach innen und außen kommunizieren. Als Datenbasis dienen die auf Gebäude, Anlage oder Equipment sehr differenziert erfassten Energieverbräuche der Fraport- Muttergesellschaft. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Bei der Sanierung und energetischen Ertüchtigung von Bestandsgebäuden und bei Neubauten wird eine lebenszykluskostenorientierte Planung und Bauausführung durchgeführt. Sie führt zur Optimierung der Lebenszykluskosten und damit energetischen Einsparungen in den frühen Phasen der Planung. Weiterhin ist auch die absolut eingesparte Energie unter EN5 „Energieeinsparungen aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerung“, S. 10 zu beachten.

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück. 2014 nutzten 31,1 % aller Passagiere die Bahn (ICE, Fern- und Regionalzüge oder S-Bahn) zur An- und Abreise zum und vom Flughafen. Bezieht man andere öffentliche Verkehrsträger mit ein, lag der Anteil bei 36,8%. Das Umweltprogramm 2008 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 Einbeziehung des Luftverkehrs in die Netzplanung der DB. Die Fraport-Beschäftigten werden durch ein kostenlos zur Verfügung gestelltes Job-Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs motiviert, ein Angebot, das 2014 von 33,4 % der Beschäftigten genutzt wurde. Nicht nur Passagiere und Beschäftigte sollen für die An- und Abreise zum beziehungsweise vom Flughafen „auf die Schiene gebracht“ werden, sondern auch der Luftfrachtersatzverkehr. Zudem optimieren wir die Frachtlogistikette in der Cargo City unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Hierzu haben wir in den letzten Jahren verschiedene Projekte aufgelegt oder initiiert, wie die Gründung des Air Cargo Community Frankfurt e. V. und die Einführung der IT-Plattform Fair@Link (Projektentwickler: Fa. Dakosy AG, Hamburg). Auf dieser Basis werden Regeln der Zusammenarbeit definiert und etabliert, die dazu führen sollen, dass der Frachtvor- und -rücklauf koordinierter und damit flüssiger als bisher erfolgen kann sowie Staus vermieden werden können.

Aspekt: Wasser

EN8 Gesamtwasserentnahme

KI Status: ●

Siehe EN8 Gesamtwasserentnahme, S. 11.

AO4 Qualität des Niederschlagswassers

KI Status: ●

Siehe AO4 Qualität des Niederschlagswassers, S. 11.

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

Aspekt: Biodiversität

EN11 Grundstücke in Schutzgebieten oder an der Grenze zu Schutzgebieten

KI Status: ●

Mit einer Eigentumsfläche von 22,96 km² und einem darin befindlichen Betriebsgelände von 18,17 km² ist unser Airport in Frankfurt am Main einer der kompaktesten Großflughäfen der Welt. Durch die optimale Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die Inanspruchnahme von Naturflächen in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region so gering wie möglich zu halten. Wo immer realisierbar werden Freiflächen am Flughafen begrünt. Besonders hochwertige Flächen befinden sich im Randbereich der Startbahn 18 (West) mit artenreichen Extensivwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen und Calluna-Heiden.

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

Die exakten Angaben befinden sich unter [EN11 Grundstücke in oder angrenzend von Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert](#), S. 12.

EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität

KI Status: ●

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

EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume

ZI Status: ●

Bei Baumaßnahmen am Flughafen wird eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft angestrebt. Müssen dennoch Flächen beansprucht werden, sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Mit den überdurchschnittlich umfangreichen ökologischen Maßnahmen wird aber mehr als nur ein Ausgleich geschaffen (siehe „[Auflistung von Maßnahmengebieten](#)“). Ein regelmäßiges Fauna- und Floramonitoring der Habitats ist Bestandteil des Planfeststellungsbescheids und wird extern vergeben.

Weitere Informationen (zum Beispiel zu den Restaurierungsmaßnahmen) befinden sich im PDF „[Biodiversitätsstrategie](#)“ (siehe „[Biodiversitätsstrategie](#)“).

Siehe „Biodiversität“ auf unserer Homepage unter <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/umwelt/natur-und-ressourcenschutz.html> und „Umweltfonds“ unter <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/gesellschaftliche-verantwortung-ii/freiwilliges-engagement.html>.

EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität

ZI Status: ●

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

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

Weitere Informationen befinden sich in unserer „Biodiversitätsstrategie“ (siehe „Biodiversitätsstrategie“).

Siehe auch „Biodiversität“ auf unserer Homepage unter <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/umwelt/natur--und-ressourcenschutz.html> und „Umweltfonds“ unter <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/gesellschaftliche-verantwortung-ii/freiwilliges-engagement.html>.

EN15 Gefährdete Arten

ZI Status: ●

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 Konzern-Flughäfen 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 Konzern-Flughäfen werden keine Arten der jeweiligen Roten Listen gemeldet.

Aspekt: Emissionen, Abwasser und Abfall

EN16 Treibhausgasemissionen

KI Status: ●

Siehe EN16 Treibhausgasemissionen, S. 13.

EN17 Andere Treibhausgasemissionen

KI Status: ●

Siehe EN17 Andere Treibhausgasemissionen, S. 13.

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

Darüber hinaus werden auch bei den Konzern-Töchtern die Scope 3-CO₂-Emissionen kalkuliert. Die Fraport AG und Antalya nehmen an der Airport Carbon Accreditation des ACI teil. Weitere Informationen in der Umwelterklärung 2014, Umweltaspekt Klimagase, S. 15 ff. <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf> oder beim Flughafen Antalya unter Airport Carbon Footprint Verification – Level 3 Renewal, http://www.aytport.com/reports/ICF_Verification_Level3_Renewal_Application.pdf.

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

EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen

KI Status: ●

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 Flughafenentgelte (siehe „2014 Kompakt“, S. 58 ff.).

Als eines der identifizierten Handlungsfelder mit hoher Priorität für Fraport steht der Klima- und Umweltschutz in der Wesentlichkeitsmatrix mit an oberster Stelle (siehe „2014 Kompakt“, S. 16 ff.).

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

Als Mitglied über ACI in der Air Transport Action Group (ATAG), der weltweiten Vereinigung der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, unterstützt Fraport deren Ziele: Reduktion von CO₂ um 1,5 % 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/>). Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat 2010 für die Airlines eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von 2 % pro Jahr bis 2050 beschlossen. Weiterhin beschlossen ist das Ziel, ab 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Zusätzlich hat die Umweltorganisation von ICAO, das Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), den Auftrag, bis 2013 einen globalen CO₂-Standard für die Flugzeugzertifizierung vorzuschlagen (<http://www.icao.int/>).

Fraport nimmt am Airport Carbon Accreditation, einem Programm des ACI Europe mit dem Ziel, möglichst viele europäische Flughäfen zu einem CO₂-neutralen Betrieb hinzuzuführen, teil. Der Flughafen Frankfurt war der erste Flughafen, der nach den Regeln der Airport Carbon Accreditation geprüft und 2009 in das Programm aufgenommen wurde. Über 4 Stufen kann das höchste Level 3+ erreicht werden. Fraport hat das Level 3 erreicht, in dem vor allem ein Stakeholder-Engagement ein wesentlicher Bestandteil ist. Ebenso hat unsere Beteiligung, der Flughafen Antalya, das Level 3 erreicht. Dies wurde auch wieder für 2014 und 2015 bestätigt. Seine Klimaberichterstattung bringt Fraport auch extern, im „Carbon Disclosure Project“ (CDP) (www.cdp.net), der weltweit führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, ein. Diese analysiert Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting. Fraport beteiligt sich seit 2006 am CDP und wurde bereits zum fünften Mal in Folge in den Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) aufgenommen, der die besten 10 % der teilnehmenden Unternehmen listet. Fraport ist eines von 2 Unternehmen aus dem Sektor „Transportation“, die in diesem Index gelistet sind.

Siehe auch [EN5 Energieeinsparungen](#), S. 10.

EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe

KI Status: ●

Ozon abbauende Stoffe werden im Fraport-Konzern weder produziert noch exportiert. Die Hauptanwendung ist in Kältemaschinen von Klimaanlageanlagen, 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 NO_x, SO_x und andere Luftemissionen

KI Status: ●

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

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

Für weitere Informationen siehe [EN20 NO_x, SO_x und andere Luftemissionen](#), S. 14.

EN21 Abwassereinleitung

KI Status: ●

Siehe EN21 Abwassereinleitung, S. 14.

Prozesswasser fällt bei der Fraport AG nicht an.

EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode

KI Status: ●

Siehe EN22 Abfall nach Entsorgungsmethode, S. 14.

Eine Angabe von detaillierten Entsorgungsmethoden ist zur Zeit nicht an allen Konzern-Standorten darstellbar.

EN23 Wesentliche Freisetzung

KI Status: ●

Siehe EN23 Wesentliche Freisetzung, S. 15.

AO5 Luftqualität

KI Status: ●

Siehe AO5 Luftqualität, S. 15.

AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel

KI Status: ●

Siehe AO6 Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel, S. 16.

Die bei Fraport anfallenden Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel werden in Kläranlagen behandelt.

EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen

KI Status: ●

Zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum unseres Handelns stehen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Flughafenbetrieb entstehen beziehungsweise entstehen könnten. Die inhaltlichen Schwerpunkte unseres Umweltmanagements liegen in den Bereichen Schallschutz, Klimaschutz und Biodiversität. Hierzu haben wir uns im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsprogramms strategische Ziele gesetzt (siehe „2014 Kompakt“ -> Nachhaltigkeitsprogramm -> Handlungsfelder „Umwelt“ und „Gesellschaft“, S. 25 ff. und S. 28 ff.) und verfolgen diese mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten zum Beispiel für den Klimaschutz (siehe „2014 Kompakt“, S. 58 ff.) mit unserer Biodiversitätsstrategie und im Rahmen unseres weltweiten Umweltmanagements. Unsere Anstrengungen zum Schallschutz setzen wir ebenfalls weiter fort (siehe „2014 Kompakt“, S. 24 ff. sowie <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>).

Seit Ende 2013 existiert ein Rücknahmesystem für Pfandflaschen und Dosen in den beiden Terminals. Nach einem erfolgreichen Testlauf wurden insgesamt 25 Leergutautomaten in Betrieb genommen. Der Pfandbetrag wird dabei an 4 gemeinnützige Einrichtungen gespendet. Welche Organisation von der Spende profitiert, entscheidet dabei der Gast selbst.

EN27 Verpackungsmaterial

KI Status: ●

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

EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen

KI Status: ●

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

Aspekt: Transport

EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr

ZI Status: ●

Die gezielte Vernetzung des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern, auch Intermodalität genannt, reicht bei Fraport bis in die 1970er Jahre zurück (vgl. Umwelterklärung 2014, Umweltaspekt Verkehr, S. 24 ff. <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/stakeholder-dialog/umwelterklaerungen/umwelterklaerung-2014/jcr:content.file/umwelterklaerung-2014.pdf>).

Eine Auflistung der Kennzahlen befindet sich unter „Kennzahlen -> Umwelt -> EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr“, S. 16.

Für die Fraport-Muttergesellschaft und den Konzern werden die CO₂-Emissionen durch den Verkehr auf dem Flughafengelände unter „EN 16 Treibhausgasemissionen“, S. 13 berichtet. Die Luftschadstoff-Emissionen sind unter „EN20 NO_x, SO_x und andere Luftemissionen“, S. 14 zu finden.

EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen

ZI Status: ●

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.

AO7 Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten

KI Status: ●

Siehe AO7 Anzahl und Veränderung an Einwohnern in von Fluglärm betroffenen Gebieten, S. 17.

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

Gesellschaftliche Leistungsindikatoren

Aspekt: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Managementansatz LA

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter den Handlungsfeldern „Attraktivität als Arbeitgeber“, „Beschäftigungsentwicklung“ sowie „Vielfalt und Chancengleichheit“ zusammengefasst (siehe „2014 Kompakt“, S. 20 ff.).

Policy:

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 2 eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

Verantwortung:

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

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Unsere Sicherheitskonzepte entwickeln wir auf Basis einer systematischen Beurteilung möglicher Gefährdungen kontinuierlich weiter. Neben der technischen Sicherung der Arbeitsplätze spielt das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Eigenverantwortung dabei eine wichtige Rolle. Deshalb führt Fraport regelmäßig Sicherheitsschulungen durch. Für Mitarbeiter auf dem Vorfeld wurde das im Jahr 2013 begonnene Fahrsicherheitstraining mit Blick auf spezifische Unfallrisiken fortgeführt. Ein weiteres Veranstaltungsangebot für diesen Personenkreis stellten die angebotenen Blitzschutzseminare dar. Dort konnten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über elektrostatische Entladungen, Gefahren durch Gewitter und entsprechende Schutzmaßnahmen informieren. Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung für Sicherheitsbeauftragte hatte 2014 das Schwerpunktthema „Fitness und Gesundheit“. Im Rahmen eines Sicherheitstages wurden die Auszubildenden des ersten Lehrjahres der Fraport AG rund um das Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz informiert. Themenschwerpunkte waren unter anderem Ergonomie und richtiges Heben und Tragen.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzern-Standorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Für die Ausgestaltung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung in den Geschäftsprozessen verfügen wir über zahlreiche Managementsysteme. Dazu gehören das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement. Um die Wirksamkeit sowie eventuell Verbesserungspotenziale aufzuzeigen, wurde bereits 1996 eine Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems gemäß der internationalen Norm ISO 9001 erfolgreich abgeschlossen. Ab dem Jahr 2000 wurde diese Zertifizierung auch auf Konzern-Unternehmen und Beteiligungen ausgedehnt und ein Zertifizierungsverbund gemäß ISO 9001 gebildet. Ziel des Qualitätsmanagements ist es, die hohe Qualität und kontinuierliche Verbesserung aller wesentlichen Prozesse zu gewährleisten. Die Kenntnis über die im Unternehmen durchgeführten Prozesse, deren Effektivität, Effizienz und Interaktion sind essenziell für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Um das hohe Niveau der Prozessqualität zu halten und sie gegebenenfalls mit den jeweils Verantwortlichen zu verbessern, werden regelmäßig interne Audits durchgeführt (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementssysteme.html>).

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe Geschäftsbericht 2014, S.76 ff.).

KI Kernindikator **ZI** Zusatzindikator

● vollständig abgedeckt ● teilweise abgedeckt ● keine Informationen ◆ nicht relevant für Fraport

Aspekt „Beschäftigung“:**Status:** ●

Fraport ist einer der größten Arbeitgeber im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus ist die Fraport AG an 14 Flughäfen auf 4 Kontinenten in Form von Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen vertreten (siehe „2014 Kompakt“, S. 66 ff.). Als weltweit aktives Unternehmen bekennen wir uns zu den in den Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen verankerten Werten und Verhaltensstandards. Um die damit verbundenen Verpflichtungen noch transparenter zu machen, haben wir 2012 einen Verhaltenskodex entwickelt, der für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG verbindlich ist. Er ist Anfang 2013 innerhalb der Muttergesellschaft in Kraft getreten und wird sukzessive im gesamten Konzern eingeführt (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/werte-und-kodizes.html>).

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

Aspekt „Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis“:**Status:** ●

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

Der Betrieb der Fraport AG und deren Tochterunternehmen geschieht im Wesentlichen mit eigenen Beschäftigten. Diese werden zu 99 % 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 sicherheitsrelevanten Bereiche wie die Sicherheitskontrollen, die Flughafensicherheit und die betriebliche Sicherheit. Auf andere Vertragspartner wie auch die Kunden unserer Flughäfen können wir in Bezug auf die Arbeitszufriedenheit keinen Einfluss ausüben.

Aspekt „Arbeitsschutz“:**Status:** ●

Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, das körperliche, seelische und psychosoziale Wohlbefinden seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch umfassende Maßnahmen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes nachhaltig zu fördern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, ganzheitliche Präventionskonzepte zu entwickeln, die auf die speziellen Bedürfnisse einer alternden Belegschaft zugeschnitten sind (siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 46 und www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/beschaeftigte/arbeits-sicherheit-und-gesundheitsschutz.html).

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

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

Der Umgang unserer Beschäftigten mit Gefahrstoffen ist – wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fremdfirmen – insbesondere in 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 2014 führte der Bereich „Arbeitsschutz“ Produktbewertungen für ca. 140 Chemikalien durch. Abgelehnt wurden einige Chemikalien, die eine krebserzeugende, umweltgefährdende und allergieauslösende Eigenschaft vorwiesen. Sie wurden durch Stoffe und Produkte ersetzt, die diese Gefahrstoffeigenschaften nicht besitzen. Für die Beurteilungen wurden die aktuellsten EG- und Arbeitsschutzvorschriften berücksichtigt.

Baustellen bergen nach wie vor hohe Unfallrisiken. Aus diesem Grund erfordern Arbeitsschutzmaßnahmen nach wie vor die volle Aufmerksamkeit des Auftraggebers und der ausführenden Unternehmen. Der Bereich Arbeitsschutz berät alle Bauprojekte über ihre gesamte Laufzeit hinweg. Grundlage der Beratung ist die allgemein verbindliche Baustellenverordnung. Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren des Bereichs überwachen ihre Einhaltung.

Auch 2014 haben die Beschäftigten im Bereich Arbeitsschutz vielfältige Beratungsleistungen erbracht. Neben der Betreuung von vielen kleineren und mittleren Bauprojekten stand die Begleitung des Projekts Neubau Terminal 3 im Fokus. Insbesondere die Konzeption von Einrichtungen zur Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten hat aufgrund der Projektdimension viel Zeit in Anspruch genommen.

Wo Fraport mit externen Unternehmen zusammenarbeitet, werden Sicherheitsmaßnahmen unter den Beteiligten abgestimmt und Unfallursachen sowie Möglichkeiten zur Vorbeugung und Vermeidung gemeinsam analysiert und vermittelt. Hierzu hat das Unternehmen in der Vergangenheit wirkungsvolle Prozesse etabliert.

Darüber hinaus wurde die in den letzten Jahren etablierte Netzwerkarbeit erfolgreich weitergeführt. Im Frühjahr fand hierzu eine große Hausmesse statt. Eine Vielzahl von externen Ausstellern ist der Einladung des Bereiches Arbeitsschutz gefolgt und hat die Möglichkeit genutzt, Produkte und Dienstleistungen zu präsentieren. In der zweiten Jahreshälfte wurde eine am Unfallgeschehen ausgerichtete Vortrags- und Demonstrationsveranstaltung zum Thema Leitern und Tritte bzw. Gerüste durchgeführt.

Die Unfallentwicklung zeigt, dass wir mit unserer Arbeit auf dem richtigen Weg sind. Aus diesem Grund wird der begonnene Weg auch 2015 fortgesetzt.

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

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

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

Fraport betreibt keine Flughäfen in explosionsgefährdeten Umgebungen.

Aspekt „Aus und Weiterbildung“:

Status: ●

Siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 46 ff. und <http://www.fraport.de/de/karriere.html> und <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/personalentwicklung.html>.

Aspekt „Vielfalt und Chancengleichheit“:

Status: ●

Als weltoffenes, international ausgerichtetes Unternehmen weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Vielfalt bereichert die Zusammenarbeit und fördert Innovation und Kreativität. Deshalb ist Vielfalt, englisch „Diversity“, für Fraport ein strategisches Thema, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Wir respektieren und fördern persönliche Unterschiedlichkeit und legen Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzernbetriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden die hierfür maßgeblichen Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Für weitere Informationen siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 48 ff. und <http://www.fraport.de/de/karriere/fraport-als-arbeitgeber/diversity.html>.

2014 ergriffen wir außerdem zahlreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Diversity Managements, dazu gehörten unter anderem Folgende:

- > Fraport beteiligte sich am 2. Deutschen Diversity Tag mit einer Diversity-Hausmesse, bei der die 6 Diversity Dimensionen erlebbar wurden.
- > Das LGBT-Netzwerk Rainbow at Fraport („L“esbian, „G“ay, „B“isexual, „T“ransgender) wurde gegründet.
- > Im Workshop „Frauen auf dem Weg“ konnten sich Frauen zum Thema Entwicklung, Führung und Fachkarriere austauschen.
- > Die Zielvereinbarung „Mehr Frauen in Führung“ wurde überarbeitet.
- > Am internationalen Welt-Aids-Tag (1. Dezember) startete das Rainbow-Netzwerk zusammen mit weiteren LGBT-Netzwerken eine Spendenaktion am Flughafen Frankfurt.

Der gesellschaftliche Wandel führt auch zu einem verändertem Rollenbild und damit auch zum verstärktem Einsatz von Frauen in bislang typischen Männerberufen. Zugleich erfordert die demographische Entwicklung, bei der Suche nach Potenzialen über das heute Übliche hinauszugehen. Ziel des Projektes „Frauen in der Ops“ ist es, in Zukunft verstärkt Frauen in klassische operative Männerberufe bei den Bodenverkehrsdiensten zu integrieren. Nachdem bereits im Jahr 2013 Frauen im Bereich Frachttransport eingesetzt wurden, folgten 2014 die ersten Frauen in der Gepäckabfertigung.

Aspekt „Gleiche Bezahlung für Männer und Frauen“:

Status: ●

Gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst werden bei der Bewertung von Tätigkeiten keine geschlechterspezifischen Kriterien herangezogen, sondern Kriterien wie zum Beispiel Kenntnisse und Fertigkeiten, Verantwortung, Schwierigkeit der Tätigkeit oder Führungsverantwortung. Dabei wird ausschließlich der Arbeitsplatz bewertet, nicht die Person, die ihn besetzt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Gehaltsdaten von weiblichen und männlichen Beschäftigten erfolgte im Jahr 2013 eine Teilnahme an der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Logib-D Beratung. Nach Erhebung und Analyse der Strukturdaten wurde der Fraport AG zu Beginn des Jahres 2014 attestiert, dass das Unternehmen die Entgeltgleichheit zu einem strategisch herausragenden Thema gemacht hat und eine Vorbildfunktion einnimmt.

LA1 Gesamtbelegschaft

KI Status: ●

Siehe [LA1 Gesamtbelegschaft](#), S. 18 f.

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

LA2 Mitarbeiterfluktuation

KI Status: ●

Siehe [LA2 Mitarbeiterfluktuation](#), S. 20 f.

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.

LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit

KI Status: ●

Siehe [LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit](#), S. 22.

Eine Darstellung der Kennzahlen für den Konzern ist aufgrund unterschiedlicher Gesetzgebungen nicht möglich. Eine Erhebung der Anzahl der Beschäftigten, die 12 Monate nach dem Ende der Elternzeit noch bei der Fraport-Muttergesellschaft beschäftigt waren, ist nicht möglich. Diesen Punkt wollen wir mittelfristig angehen.

LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen

KI Status: ●

Im Fraport-Konzern werden mehr als 99% aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen von Kollektivvereinbarungen tarifgebunden beschäftigt und bezahlt. Die Differenz zu 100% bilden die Beschäftigten kleinerer Konzernunternehmen, die keinem Tarifvertrag unterliegen. Jedoch handelt es sich überwiegend um außertariflich Beschäftigte beziehungsweise leitende Angestellte.

LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen

KI Status: ●

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 3 Monaten üblich.

Im Betriebsrat der Muttergesellschaft fanden 2014 42 Sitzungen statt, der Konzernbetriebsrat hat 10 ordentliche Sitzungen abgehalten. Wie in Frankfurt achtet Fraport das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen auch an ihren internationalen Standorten mit wesentlicher Beteiligung. Wir bekennen uns zu offener und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit demokratisch legitimierten Arbeitnehmervertretungen und wirken dabei auf einen fairen Interessenausgleich hin.

LA6 In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Beschäftigte

ZI Status: ●

Eine Übersicht des Anteils der in Arbeitsschutzausschüssen vertretenen Mitarbeiter befindet sich unter [LA6 Anteil Beschäftigte in Arbeitsschutzausschüssen](#), S. 22.

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

Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) befasst sich mit den operativen Fragen des Arbeitsschutzes in der Muttergesellschaft. Zu den ständigen Mitgliedern gehören Repräsentanten der Schwerbehindertenvertretung und des Betriebsrats, die leitende Betriebsärztin, die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit, der Personalleiter und 5 ausgewählte Sicherheitsbeauftragte aus den Unternehmensbereichen. Zu spezifischen Fachfragen im Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz werden im Einzelfall Experten von technischen Fachabteilungen und Sachkundige aus betroffenen Bereichen hinzugezogen. 2014 kam das Gremium viermal unter dem Vorsitz des Arbeitsdirektors zusammen.

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

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

LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten

KI Status: ●

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

Eine Auflistung der Berufskrankheiten und Abwesenheiten befindet sich unter [LA7 Berufskrankheiten und Abwesenheiten](#), S. 23.

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

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

LA8 Weiterbildung zu ernsthaften Krankheiten

KI Status: ●

Erste Priorität des Gesundheitsschutzes bei Fraport ist es, die Gesundheit aller Beschäftigten zu fördern und zu erhalten. Zu diesem Zweck bündelt das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport zahlreiche Vorsorgeprogramme und Beratungsangebote (siehe „[Massnahmen Gesundheitsmanagement](#)“). Unsere Beschäftigten profitieren nicht nur von regelmäßigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen, sondern auch von kostenlosen Gripeschutzimpfungen und maßgeschneiderten Präventionsprogrammen. Sie lernen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm kennen und erhalten wertvolle Tipps, etwa zur ergonomischen Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen. Im Rahmen der Gesundheitsförderung werden aber auch Risiken der persönlichen Lebensführung angesprochen. So stehen Informationen zu einer allgemein gesundheitsorientierten Lebensweise, über Gesundheitsgefahren, beispielsweise durch HIV/Aids oder Noroviren oder auch Programme zur Raucherentwöhnung zur Verfügung.

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

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

LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte

KI Status: ●

Siehe LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte, S. 24.

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.

LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung

ZI Status: ●

Siehe LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung, S. 24.

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

LA13 Zusammensetzung Beschäftigte

KI Status: ●

Siehe LA13 Zusammensetzung Beschäftigte, S. 25 f.

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

LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen

KI Status: ●

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

Aspekt: Menschenrechte

Managementansatz HR

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter den Handlungsfeldern „Vielfalt und Chancengleichheit“ und „Beschaffung“ zusammengefasst (siehe „2014 Kompakt“, S. 23 und 31).

Policy:

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung haben wir uns zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind, verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 2 eigene Verhaltenskodizes veröffentlicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichten. Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/werte-und-kodizes.html>).

Zentrale Risiken und Chancen/Impact Assessment:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden. Die Risikoabschätzung erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen, die Fraport auf das Umfeld hat (Impact Assessment), siehe Geschäftsbericht 2014, S. 75 ff.

Verantwortlichkeit:

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

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Eine Grundlage unseres Umgangs mit den Beschäftigten ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG). Alle Führungskräfte der Ebenen 1–4 sowie die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/werte-und-kodizes.html> und <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>). Um den gestiegenen Compliance-Anforderungen gerecht werden zu können, hat Fraport seit 2012 spezielle E-Learning-Kurse entwickelt, mit deren Einführung im Februar 2013 begonnen wurde. Sie sollen die positive Fraport-Wertekultur sowie unsere Beschäftigte in ihrem korrekten Verhalten unterstützen und über die Vielfalt von Themen im Compliance-Bereich informieren.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wir haben uns an allen Konzernstandorten zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Für die Ausgestaltung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung in den Geschäftsprozessen verfügen wir über zahlreiche Managementsysteme. Dazu gehören das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement. Um die Wirksamkeit sowie eventuell Verbesserungspotenziale aufzuzeigen, wurde bereits 1996 eine Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems gemäß der internationalen Norm ISO 9001 erfolgreich abgeschlossen. Ab dem Jahr 2000 wurde diese Zertifizierung auch auf Konzernunternehmen und Beteiligungen ausgedehnt und ein Zertifizierungsverbund gemäß ISO 9001 gebildet. Ziel des Qualitätsmanagements ist es, die hohe Qualität und kontinuierliche Verbesserung aller wesentlichen Prozesse zu gewährleisten. Die Kenntnis über die im Unternehmen durchgeführten Prozesse, deren Effektivität, Effizienz und Interaktion sind essenziell für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Um das hohe Niveau der Prozessqualität zu halten und sie gegebenenfalls mit den jeweils Verantwortlichen zu verbessern, werden regelmäßig interne Audits durchgeführt (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Aspekt „Investitions- und Beschaffungspraktiken“:**Status:** ●

Maßgebliche Faktoren für die Auswahl unserer Zulieferer sind unter anderem die Vergabegrundsätze auf Basis von § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Bundesrepublik Deutschland. Generell gewährleistet die Fraport AG bei der Ausschreibung von Leistungen die Anwendung nationaler und internationaler Gesetze und Übereinkommen. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.

Seit Beginn 2013 haben wir dies um einen Verhaltenskodex für Lieferanten der Fraport AG ergänzt, dessen Einhaltung wir von unseren Zulieferern erwarten. Er basiert auf den Prinzipien des UN Global Compact und ist Bestandteil aller Ausschreibungen und Verträge (siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsmanagement/werte-und-kodizes.html>).

Aspekt „Gleichbehandlung“:**Status:** ●

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

Aspekt „Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen“:**Status:** ●

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 über 99 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kollektivvereinbarungen erfasst.

Aspekt „Kinderarbeit“:**Status:** ●

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

Aspekt „Zwang und Pflichtarbeit“:**Status:** ●

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. Dies verhindert die kurzfristige wiederholte Nutzung eines Ausweises an Türen. Wo immer möglich, werden Mitarbeiterübergänge zwischen Schengen und Non-Schengen Bereichen in unmittelbarer Nähe zu einer Grenzkontrollstelle installiert.

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

Aspekt „Sicherheitspraktiken“:**Status:** ●

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 Flughafenbetreiber (§ 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 Flughafenbetreiber 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 Flughafengelände 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 sicherende Bereiche unterteilt. Dem Flughafenbetreiber obliegt die Verantwortung der Durchführung von Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie der Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Sicherheitsbereichs (Critical Parts). Dazu gehören auch die Kontrolle sogenannter Flughafenlieferungen (Lieferungen von Gütern, die nicht an Bord eines Flugzeuges verbracht werden, in die Critical Parts) und die Kontrolle der Mitnahme verbotener Gegenstände, die zur Ausführung von Arbeiten in den Sicherheitsbereichen zwingend erforderlich sind. Mit der Durchführung der Kontrollen hat die Fraport AG die FraSec GmbH beauftragt. Die Fraport AG muss die ihr obliegenden Eigensicherungspflichten gemäß § 8 LuftSiG in einem Luftsicherheitsplan darstellen. Dieser muss vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung als Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

Die Fraport AG hat in einer Arbeitsgruppe mit Mitarbeitern der für Datenschutz, Produktmanagement Video, dem Anforderungsmanagement, den Nutzern der zuständigen Bereiche und der Unternehmenssicherheit unter Beteiligung des Betriebsrates ein Rollen- und Berechtigungskonzept für den Einsatz und die Nutzung von Videotechnik auf dem gesamten Flughafengelände erstellt und weiter optimiert. Auch die Mitnutzung von Fraport-Videotechnik durch die Behörden ist dort geregelt.

Das Konzept gibt klare, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer und den internen Errichter für die Installation, Konfiguration und Nutzung aller Videodaten.

Darüber hinaus wurde ein Genehmigungsprozess etabliert, der maßgeblich auf der Benennung von Videobeauftragten (VB) durch die nutzenden Bereiche basiert. Der VB des Bereiches Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit (FTU) ist vom Vorstand beauftragt, zentral die Videobeauftragten aus den Bereichen zu koordinieren. Ebenso werden sämtliche Behördenangelegenheiten durch den FTU VB gesteuert.

Durch diese Maßnahmen ist weiterhin sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten vereinbar sind.

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

Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Dieses erfolgt in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems sowie 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 des Umgangs mit den Daten müssen sämtliche Nutzungsänderungen mit dem Datenschutzbeauftragten und dem Betriebsrat abgestimmt werden. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet, so dass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

Alle Sicherheitsmitarbeiter müssen nach gesetzlichen Vorgaben geschult und behördlich zugelassen sein. Darüber hinaus müssen sich alle Mitarbeiter mit Zugang zu Sicherheitsbereichen in regelmäßigen Abständen einem Sicherheitsbewusstseinstaining unterziehen.

Aspekt „Rechte der Ureinwohner“:

Status: ●

Fraport respektiert die Rechte von Ureinwohnern. Im Berichtszeitraum gab es keinerlei Vorfälle, die die Rechte von Ureinwohnern betreffen (siehe [HR9 Verletzungen der Rechte von Ureinwohnern](#), S. 65).

Prüfungen:

Status: ●

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. (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

Nachbesserungen:

Status: ●

Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Beteiligungen keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden (siehe [HR11 Anzahl der Beschwerden im Bezug auf Menschenrechte](#), S. 65). Aus diesem Grund mussten keine Nachbesserungen erfolgen.

HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln

KI Status: ●

Im Berichtszeitraum wurden erhebliche 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 wäre. So wurde Fraport mit einem Konsortialpartner als Preferred Investor für den 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regionallughäfen nominiert. Das Closing wird im Herbst 2015 erwartet.

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

Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden

KI Status: ●

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

Anders als ein produzierendes Unternehmen hat die Fraport AG eine heterogene Bedarfsstruktur. Die Bedarfe der Fraport AG reichen von Architektenleistungen über die Erstellung kompletter Gebäude bis hin zu deren Instandsetzung, vom Büromaterial über Rechenzentrumsleistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Fraport stellt bei der Ausschreibung von einzelnen Leistungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt. Fraport stellt sich seiner Verantwortung in der Lieferkette und erwartet dies auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten

KI Status: ●

Ziel des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) ist es, Benachteiligungen von Beschäftigten aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen. Die Führungskräfte der Ebenen 1–4 und die Beschäftigten der Personalserviceleistungen werden daher regelmäßig im Hinblick auf dieses Gesetz geschult. Auszubildende sowie Trainees sollen ebenfalls umfassend über das AGG informiert werden (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

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

HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen

KI Status: ●

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

HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen

KI Status: ●

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 ist.

Entsprechend der Fraport-eigenen Grundwerte Rechtschaffenheit, Integrität, Vertrauenswürdigkeit, Verantwortlichkeit, Transparenz, Loyalität und Fairness haben wir den Anspruch, sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsvoll zu wirtschaften. Über unsere Verhaltenskodizes verpflichten wir sowohl unsere eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch sämtliche Lieferanten und Dienstleister des Konzerns auf diese Standards (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>).

HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit

KI Status: ●

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

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

HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit

KI Status: ●

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

Der Fraport-Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab und hat sich der Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die international anerkannten Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in unsere Prozesse zu integrieren. Deshalb entschlossen wir uns 2012, die dem WerteManagementsystem zugrunde liegenden Verhaltensregeln zu Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Lieferanten weiterzuentwickeln und um die restlichen Prinzipien des UN Global Compacts zu ergänzen. Unser Verhaltenskodex für Lieferanten formuliert Regeln für die Geschäftsbeziehungen mit den Unternehmen der Fraport AG und gilt für alle Lieferanten und Dienstleister, zu denen eine direkte Geschäftsbeziehung besteht. Analog zum Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behandelt er die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte und wurde ergänzt um Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/compliance-und-wertemanagement.html>). Diese wurden Anfang 2013 zunächst bei den deutschen Gesellschaften des Fraport-Konzerns eingeführt, anschließend erfolgte eine schrittweise Ausrollung in den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Für jedes Tochterunternehmen der Fraport AG wurden die Konzern-Kodizes dabei als eigener Kodex eingeführt. Bestehende Vorgaben und Regelwerke wurden nach Möglichkeit angegliedert.

HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern

ZI Status: ●

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

HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren

KI Status: ●

Eine Angabe der Gesamtzahl der Beteiligungen des Fraport-Konzerns, sortiert nach Ländern, ist hier zu finden (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/fraport-weltweit/beteiligungen.html>).

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

HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte

KI Status: ●

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

Aspekt: Gesellschaft

Managementansatz SO

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter dem Handlungsfeldern „Schallschutz“, „Luftqualität“, „Compliance/Governance“ und „Wertschöpfung und Engagement in der Region“ zusammengefasst. Siehe dazu „2014 Kompakt“, S. 17 ff.

Policy:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz, siehe hierzu Bericht „2014 Kompakt“, S. 54 ff. und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>.

Verantwortlichkeit:

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

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Ein wesentliches Handlungsfeld für Fraport ist der Schallschutz. Um mit den Bürgern in der Region in Dialog zu treten, setzt die Fraport AG ein „Info-Mobil“ ein, welches im Umland des Flughafens unterwegs ist. Fraport-Mitarbeiter agierten als Botschafter und nahmen an den Einsätzen in der Region teil. Im Vorfeld der Einsätze fanden Schulungen statt, welche unter anderem die Themen Lärm, Flugrouten und Schallschutz bedient.

Monitoring und Nachverfolgung:

Wesentliches Handlungsfeld ist der Schallschutz. Für mehr Informationen zum Fluglärmmonitoring siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html> und Bericht „2014 Kompakt“, S. 54 ff.

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe Geschäftsbericht 2014, S. 75 ff).

Aspekt „Gemeinwesen“:

Status: ●

Mit rund 60 Mio Fluggästen pro Jahr und 21.000 Beschäftigten in Frankfurt betreibt die Fraport AG mit dem Flughafen Frankfurt ein international führendes Luftverkehrsdrehkreuz und trägt damit maßgeblich zu Wirtschaftskraft und Prosperität in Deutschland und der Rhein-Main-Region bei. Mit rund 78.000 Beschäftigten (Stand 2012) ist der Flughafen Frankfurt Deutschlands größte Arbeitsstätte, und schafft Beschäftigungsimpulse für viele Tausend weitere Arbeitsplätze in der Region. Zugleich belastet Fluglärm die Menschen, die in Flughafennähe wohnen. Beide Aspekte, die positiven wie die belastenden, begründen unsere große gesellschaftliche Verantwortung (für mehr Informationen siehe Bericht „2014 Kompakt“, S. 54 ff. und 62 ff. sowie <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/gesellschaftliche-verantwortung-ii/freiwilliges-engagement.html> und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>).

Aspekt „Korruption“:

Status: ●

Fraport hat seit nunmehr 10 Jahren eine auf Prävention aufbauende wertebasierte Compliance implementiert. Der anfängliche Schwerpunkt lag hierbei auf die der Flughafenausbau geschuldeten Fokussierung auf Anti-Korruption.

Durch die sehr viel breiter angelegte Weiterentwicklung zu einem umfassenden Compliance- und Risikomanagementsystem wurden seit 2012 organisatorisch und inhaltlich neue Strukturen entwickelt. Inhaltliche Schwerpunkte in 2014 waren die Verabschiedung der Konzern-Richtlinie zum Compliance-Managementsystem, die Überarbeitung des Richtlinienbestands, die Entwicklung und Implementierung von 3 E-Learning-Modulen und ein breit angelegtes Schulungsprogramm zur Insiderschulung. Der vorbeugende Charakter des bestehenden Compliance-, Werte- und Risikomanagementansatzes hat das Ziel, die Compliance-Kultur unseres Unternehmens zu stärken, aber auch die Governance sicherzustellen.

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

Darüber hinaus hat Fraport eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau beauftragt, die ebenfalls Hinweise auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und schwerwiegende Regelverstöße entgegennimmt. Seit 2003 steht darüber hinaus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Frankfurt eine interne Vertrauensperson zur Verfügung. Weitere Informationen zu den Hinweisgebersystemen finden Sie unter <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/hinweisgebersysteme.html>.

Aspekt „Politik“:

Status: ●

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dazu gehören unter anderem die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für unsere Passagiere sowie der kontinuierliche Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen. Siehe auch *SOS Politische Positionen und Lobbying*, S. 68.

Aspekt „Wettbewerbswidriges Verhalten“:

Status: ●

„Nachhaltigkeit sichern“ ist eines der 5 Kernelemente der Agenda 2015 (siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/vision-ziele-und-strategie.html>). Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Fraport orientiert sich an international anerkannten Standards wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation. Verbindlich sind auch die Fraport-eigenen Grundsätze sowie interne Richtlinien, wie die Verhaltenskodizes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Lieferanten und der Fraport-Corporate-Governance-Kodex (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/konzern/corporate-compliance/corporate-governance-kodex/jcr:content.file/2014-06-01-fraport-kodex.pdf>).

Aspekt „Compliance“:**Status:** ●

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 1. Juni 2014. Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand der Fraport AG gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung (inkl. detailliertem Corporate Governance Bericht) ab und veröffentlicht sie im Geschäftsbericht. Daneben enthält der Geschäftsbericht auch den Bericht des Aufsichtsrats mit weiteren Aussagen zur Corporate Governance (siehe <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/corporate-compliance/corporate-governance.html>).

SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen**KI** **Status:** ●

Als wesentlicher Geschäftsstandort gilt der Flughafen Frankfurt. Der Flughafen Frankfurt ist ein herausragender Wirtschafts- und Standortfaktor für das Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus: Er ist Unternehmensmagnet und Ausbildungszentrum sowie mit mehr als 78.000 Beschäftigten (Stand 2012) die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Viele exportorientierte Unternehmen sowie die Deutschland- beziehungsweise Europa-Niederlassungen großer ausländischer und multinationaler Unternehmen – insgesamt über 500 – haben sich im Umfeld des Flughafens niedergelassen. Diese wiederum ziehen zahlreiche Dienstleister an, die für weitere Beschäftigung sorgen. Den 38 Mio Konsumenten, die im Umkreis von 200 Kilometern um den Flughafen wohnen, bieten wir Reisemöglichkeiten zu über 250 Zielen auf der ganzen Welt (für mehr Informationen siehe „2014 Kompakt“, S. 43 ff.).

Die Fraport AG leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung und zur sozialen Stabilität an ihren Standorten. 2014 haben wir an unsere Beschäftigten rund 970,4 Mio € an Löhnen und Gehältern gezahlt sowie zirka 132,5 Mio € direkte Steuern abgeführt. Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschafteten wir insgesamt einen Umsatz in Höhe von rund 2,395 Mrd €. Rund 73 % (520 Mio) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von 712 Mio € gingen an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flughafenbetreiber als Sektorenauftraggeber aus rechtlichen Gründen Unternehmen aus der Umgebung bei der Vergabe von Aufträgen nicht bevorzugen dürfen (siehe „2014 Kompakt“, S. 43 ff.).

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

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2014 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe „2014 Kompakt“, S. 54 ff. und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>).

Auch an allen anderen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung leisten wir einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, siehe „2014 Kompakt“, S. 50 ff. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 100%.

Fraport führt regelmäßig offene Stakeholder-Dialoge (siehe „2014 Kompakt“, S. 66 ff.).

SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften**KI** **Status:** ●

Flughäfen tragen mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und erstklassigen Verkehrsanbindungen maßgeblich zum wirtschaftlichen Wohlstand bei. Allerdings entstehen durch die Geschäftstätigkeiten auch Belastungen, die auf die lokalen Gemeinschaften negative Auswirkungen haben (siehe „2014 Kompakt“, S. 43 ff.). Dabei ist ein wesentlicher Aspekt der Schallschutz (siehe auch „2014 Kompakt“, S. 54 ff. und <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>).

SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen

KI Status: ●

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

Wir stellen uns dieser Verantwortung und beziehen alle Aspekte dieses Spannungsfelds bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund einer absehbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens. Wir haben uns deshalb für den Schallschutz konkrete Ziele, wie die Verbesserung der Lärmsituation in den benachbarten Wohnsiedlungsgebieten und die Reduzierung der Anzahl von Lärmbetroffenen, gesetzt und 2013 nochmals weitere Maßnahmen initiiert (für mehr Informationen siehe <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html>).

AO8 Personen, die vom Flughafenbetreiber vertrieben wurden und Entschädigungsmaßnahmen

KI Status: ●

Im Berichtszeitraum gab es keine Fälle, in denen Personen freiwillig oder unfreiwillig vertrieben wurden.

SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen

KI Status: ●

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

SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Beschäftigten

KI Status: ●

2014 wurden die zentralen Compliance-Schulungen zum Verhaltensstandard „Geben und Nehmen von Geschenken und Einladungen“ (Antikorruptionsschulung) durch E-Learning geschult. Gemäß Schulungskonzept haben verschiedene Führungsebenen und Funktionsgruppen eine Schulungsverpflichtung. Von den 10.219 Stammbeschäftigten wurden 2014 insgesamt 3.379 Personen auf die Antikorruptionsschulung (33% der Stammbeschäftigten) lernverpflichtet. Das Antikorruptionsmodul „Geschenke annehmen“ haben 83% der Führungskräfte der Ebenen 1–5 und 82% der schulpflichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung bearbeitet. Das Antikorruptionsmodul „Geschenke geben“ absolvierten 81% der Führungskräfte der Ebenen 1–5 sowie 80% der schulpflichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Außerdem wurden im Berichtsjahr Präsenzschulungen für die Führungsebenen 1–3 durchgeführt. Hierbei wurden in 9 Veranstaltungen 231 Führungskräfte mit Insiderkenntnissen zur Insiderregelung geschult. Ab Oktober 2014 wurde zusätzlich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf der Insiderliste eine entsprechende E-Learning-Schulung angeboten.

Darüber hinaus wurden im Rahmen einer Top Management-Veranstaltung 40 Top-Führungskräfte sowie Geschäftsführer der deutschen Beteiligungsgesellschaften zu Compliance-Themen geschult.

SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen

KI Status: ●

2014 wurden bei der Fraport-Muttergesellschaft und in den Fraport-Beteiligungen 10 Korruptionsvorwürfe gemeldet und untersucht. In 2 Fällen konnte der Vorwurf nicht geklärt werden. 5 Sachverhaltsklärungen sind noch nicht abgeschlossen. In den anderen 3 Fällen konnte nach der Klärung des Sachverhalts der Korruptionsvorwurf nicht bestätigt werden.

SO5 Politische Positionen und Lobbying

KI Status: ●

Für den regelmäßigen Austausch mit unseren Anspruchsgruppen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen (siehe „2014 Kompakt“, S. 10 ff.).

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

SO6 Zuwendungen an Parteien und Politiker

ZI Status: ●

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

SO7 Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten

ZI Status: ●

Im Jahr 2014 waren weder wesentliche Klagen anhängig noch wurden wesentliche Klagen abgeschlossen, die sich auf wettbewerbswidriges Verhalten und Verstöße gegen das Kartellrecht bezogen.

SO8 Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften

KI Status: ●

Fraport wurden 2014 keine wesentlichen Bußgelder aufgrund Verstoßes gegen Rechtsvorschriften auferlegt.

Aspekt: Produktverantwortung

Managementansatz PR

Ziele und Leistung:

Unsere Ziele und die zu ihrer Erreichung beschlossenen Maßnahmen haben wir im Nachhaltigkeitsprogramm unter den Handlungsfeldern „Sicherheit im Luftverkehr“ und „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ zusammengefasst (siehe „2014 Kompakt“, S. 16 ff.).

Policy:

Bei allen Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsplänen haben wir die Verantwortung für unser Produkt im Blick. Die Verpflichtung unseren Kunden, der Gesellschaft und der Umwelt gegenüber endet nicht damit, dass wir ein neues Terminal erstellen, eine neue Landebahn gebaut haben oder der Passagier am Gate ins Flugzeug steigt. Unsere Qualitätsmanagement- und Kontrollsysteme, das Sicherheitsmanagement und viele unserer Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, dass Airlines, Passagiere, Mieter oder Besucher am Ende des Tages auf einen angenehmen, reibungslosen Aufenthalt am Airport Frankfurt zurückblicken können. Mit dem Projekt „Great to have you here!“ verfolgt die Fraport das Ziel, den Flughafen Frankfurt vor allem für Umsteigepassagiere noch attraktiver zu gestalten und allen Passagieren ein angenehmes Reiseerlebnis zu verschaffen (für mehr Informationen siehe „2014 Kompakt“, S. 51 ff.).

Verantwortlichkeit:

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

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

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

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

Neben kleineren Übungen, wie zum Beispiel der Evakuierung von Personen aus der Skyline, wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben und der internationalen Richtlinien der ICAO am Flughafen Frankfurt auch alle 2 Jahre eine Vollübung durchgeführt, in der komplexe Notfälle geübt werden. In erster Linie wird dabei das effektive Zusammenwirken von internen und externen Einsatzkräften überprüft. Als Grundlage für Planung und Koordination dieser Übungen dient die Fraport-Betriebsanweisung für Notfälle (BA-NOT). Die Übungsszenarien werden so realitätsnah wie möglich geplant und durchgeführt, um alle Parameter des Alarmplans zu überprüfen – die Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkehrungen, aber auch die Qualifikationen des Einsatz- und Hilfspersonals. Spezielle Aus- und Weiterbildungen erfolgen für die Beschäftigten in der Notfallinformationszentrale und in Special Assistance Teams (SAT) (vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html>).

Monitoring und Nachverfolgung:

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich rund 60 Mio Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten. Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen siehe „2014 Kompakt“, S. 51 ff.

Zentrale Chancen und Risiken:

Der Fraport-Konzern verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden (siehe Geschäftsbericht 2014, S. 75 ff.).

Aspekt „Kundengesundheit und -sicherheit“:

Status: ●

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit höchste Priorität (siehe „2014 Kompakt“, S. 16 ff.). Den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt wollen wir beibehalten, mit der kontinuierlichen Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem leisten wir einen wesentlichen Beitrag hierzu. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe „2014 Kompakt“, S. 18 ff.).

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der Schallschutz (siehe „2014 Kompakt“, S. 24 und 54 ff.). Wir stellen uns unserer Verantwortung und beziehen alle in diesem Spannungsfeld wirksamen Faktoren bestmöglich in unser unternehmerisches Handeln ein. So ist es unser erklärtes Ziel, durch Maßnahmen im Rahmen des aktiven Schallschutzes die im Genehmigungsverfahren für den Flughafenausbau prognostizierten Lärmwerte zu unterschreiten. Beim Aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise auf dem Ausbreitungsweg reduziert. Im passiven Schallschutz, der auf eine Reduzierung am Immissionsort zielt, engagieren wir uns über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus bei der Finanzierung baulicher Schallschutzmaßnahmen.

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

Zu den Aufgaben der Bird Control zählen unter anderem regelmäßige Vogelerhebungen und Dokumentation der Ergebnisse, die generelle Überwachung des Flughafengeländes hinsichtlich flugsicherheitsrelevantem Vogelauftreten und die Vogelvergrämung. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei das Grünlandmanagement. Bei der Gehölzartenwahl sind beispielsweise luftseitig vogelattraktive Arten, insbesondere Beerenträger, verboten. Die Langgrasbewirtschaftung (Bestandslänge zirka 20 cm) ist eine grundlegende Vorgabe der Flächenpflege auf dem gesamten Vorfeld, um keine Bodenbrüter anzuziehen. Auch dauerhaft offene Wasserflächen sind auf dem gesamten Flughafengelände nicht erlaubt und großflächige Vernässungen zu beseitigen.

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

Aspekt „Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen“:**Status:** ●

Der dauerhafte wirtschaftliche Erfolg unseres Unternehmens hängt von der Zufriedenheit unserer Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dabei sind marktgerechte Preise, Qualität der Dienstleistungen sowie Sicherheit der Verfahren und Abläufe entscheidende Faktoren. Um diese dauerhaft gewährleisten und verbessern zu können, hat Fraport das Umwelt-, das Arbeitsschutz- und das Qualitätsmanagement in einem Managementsystemverbund zusammengeführt. Ziel der Managementsysteme der Fraport AG ist es, die Qualität aller internen Geschäftsprozesse zu sichern beziehungsweise zu verbessern (für mehr Informationen siehe <http://www.fraport.de/de/konzern/corporate-compliance/managementsysteme.html>).

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

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat in unserer Wesentlichkeitsmatrix eine hohe Priorität. Um sie zu erhalten und weiter zu steigern, arbeiten wir kontinuierlich daran, unser bewährtes Serviceprofil zu verbessern. Insbesondere haben wir uns vorgenommen, den jährlich rund 60 Mio Passagieren in Frankfurt noch mehr Komfort zu bieten (siehe „2014 Kompakt“, S. 73). Die entsprechenden Aktivitäten wurden in der Initiative „Great to have you here!“ gebündelt. Für mehr Informationen zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit siehe „Managementansatz PR -> Aspekt Servicequalität“, S. 72.

[http://www.icao.int/Aspekt „Werbung“:](http://www.icao.int/Aspekt_„Werbung“:)**Status:** ●

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

Aspekt „Schutz der Kundendaten“:**Status:** ●

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

Aspekt „Compliance“:**Status:** ●

Das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln fassen wir unter dem Begriff Compliance zusammen. Im Jahr 2011 haben wir mit der Implementierung eines integrierten Systems für Compliance-Management, Risikomanagement und Internes Kontrollsystem begonnen. Das seit 2003 erfolgreich eingeführte Wertemanagement ergänzt mit seinem präventiven Charakter das umfassendere Compliance-Managementsystem. Die Weiterentwicklung des Compliance-Managementsystems orientiert sich am neuen Prüfungsstandard des Instituts der Deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980, der Vorgaben für ein geeignetes Rahmenwerk und die notwendigen Grundelemente macht.

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

Der Zentralbereich Compliance-, Werte- und Risikomanagement (CWR) ist seit Oktober 2012 zuständig für Entwicklung, Aufbau, Berichterstattung und Organisation des Regelbetriebs des Compliance-Managementsystems (CMS) der Fraport AG. Er berichtet in regelmäßigen Abständen über den Vorstandsvorsitzenden an den Vorstand und den Aufsichtsrat zu Fragen der Compliance einschließlich Informationen aus den Hinweisgebersystemen und über vom CWR bearbeitete Compliance-Verstöße. Schwerpunkt im Jahr 2014 war die stärkere Vernetzung dezentral aufgestellter Compliance-Beauftragter innerhalb der verschiedenen Fraport Bereiche und Mehrheitsbeteiligungen. Die Compliance-Relevanzanalyse wird kontinuierlich weitergeführt.

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

Aspekt „Business continuity und Notfallmanagement“:

Status: ●

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 standen hier neben dem Tagesgeschäft insbesondere die Themen Winterdienst und Streik auf dem Programm. Hierbei wurde auch der Krisenstab in unserem ERIC (Emergency Response and Information Center) aktiviert. Gestrandete Passagiere wurden über das vorgehaltene BAT Team (Basic Assistance Team) betreut. Dieses Team besteht aus freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fraport-Konzerns, die sich als psychosoziale Ersthelfer im Careteam betätigen.

Das Notfall- und Krisenmanagement besteht aus folgenden Elementen (vgl. http://www.fraport.de/de/kompetenzen/aviation-services/sicherheitsleistungen.html#_kompetenzen_aviation-services_sicherheitsleistungen__content__anchor_headline_0):

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

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

Zu den Ereignissen, welche die Service-Qualität am Flughafen beeinträchtigen können, gehört beispielsweise ein Ausfall des Zentralen Flughafeninformationssystems (INFOplus) oder des elektronischen Gate-Management-Systems. Im Managementsystemhandbuch der Fraport AG sind für jeden Ausfall Verfahrensanweisungen inklusive des Personaleinsatzes festgeschrieben, die zu deren Bewältigung dienen.

Aspekt „Servicequalität“:

Status: ●

Die Service-Qualität wird durch folgende Instrumente erhoben:

1. Fraport-Passagierbefragung

- > Jeden Monat werden rund 2.400 Passagiere nach ihrer Zufriedenheit mit dem Frankfurter Flughafen insgesamt sowie mit einzelnen Kriterien (zum Beispiel 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 6 Ausprägungen) eine der beiden besten Bewertungsoptionen gewählt haben (sogenannte „Top-Box“). Beispiel: Die nach dieser Methode ermittelte Globalzufriedenheit betrug im Jahr 2014 insgesamt 80%, das heißt 80 von 100 Befragten haben das Item „Wie zufrieden waren Sie alles in allem mit dem Flughafen Frankfurt?“ mit Note 1 oder 2 bewertet.

2. ASQ (Airport Service Quality) Survey

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

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

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

Die FraCareServices GmbH ist ein Tochterunternehmen der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG, die am Flughafen Frankfurt ihren Heimatstandort hat. Die FraCareServices GmbH bietet ihren Betreuungsservice mobilitätseingeschränkten und behinderten Personen nach Bestimmung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006.

Damit trägt die Fraport AG der EU-Verordnung Rechnung, mit der die Verantwortung für die Hilfeleistung am Flughafen von den Fluggesellschaften auf die Flughafenbetreiber übertragen wurde, um einen einheitlichen Qualitätsstandard für den Betreuungsservice von behinderten und mobilitätseingeschränkten Fluggästen anzubieten. Die FraCareServices GmbH kümmert sich mit speziell ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, um die zu betreuenden Passagiere auf ihrem Weg zum und vom Flugzeug (für mehr Informationen vgl. <http://www.fracareservices.com/>).

PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus KI Status: ●

Für den Luftverkehr hat die Sicherheit die höchste Priorität. Durch kontinuierliche Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Prozesse, der Schulung des von uns eingesetzten Personals und einem Sicherheitsmanagementsystem erhalten wir den hohen Sicherheitsstandard am Flughafen Frankfurt aufrecht. Kontinuierlich werden modernere Technologien und zunehmend mehr Personal eingesetzt, um die Sicherheit von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die der Beschäftigten zu gewährleisten (siehe „2014 Kompakt“, S. 18 ff. bzw. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/kunden/sicherheit-im-luftverkehr.html>).

PR2 Verstöße gegen Gesundheits und Sicherheitsstandards ZI Status: ●

Für 2014 wurden keine Fälle ermittelt.

AO9 Wildunfälle KI Status: ●

Siehe AO9 Anzahl der Wildunfälle pro 10.000 Flugbewegungen, S. 17.

PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte KI Status: ●

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

Siehe auch DMA PR – Business continuity and emergency preparedness und „2014 Kompakt“, S. 18 ff.

PR5 Kundenzufriedenheit ZI Status: ●

Wir führen monatlich Umfragen zur Zufriedenheit der Passagiere durch, die quartalsweise durch Vergleichswerte von anderen Flughäfen aus der internationalen Erhebung ASQ („Airport Service Quality“) ergänzt werden.

Fraport verfügt desweiteren über ein umfassendes Feedback- und Beschwerdesystem, über das unsere Kunden ihre Erfahrungen mitteilen können. Ob per Facebook, Twitter, E-Mail, Telefon, Brief, persönlich oder über die FRA Airport-App, wir stehen den Kunden zur Verfügung mit dem Ziel, dass jede Beschwerde innerhalb von 5 Tagen abschließend beantwortet wird. Im Jahr 2014 sind Beschwerden mit zirka 4.700 Beschwerdepunkten eingegangen, im Vorjahr waren es ca. 4200. Die Zunahme der Beschwerden resultiert insbesondere aus Rückmeldungen über Social Media Kanäle, die erstmals 2014 systematisch in der Feedbackdatenbank erfasst wurden. Die Beschwerden werden in die zuständigen Bereiche weitergeleitet und geben Anregung für Verbesserungen. Darüber hinaus sind wir im ständigen Dialog mit unseren Geschäftskunden und -partnern. Zu den fest etablierten Dialogen gehören unsere regelmäßig tagenden Kundenbeiräte und Arbeitsgruppen mit den Airlines, themenbezogen finden auch zahlreiche Ad-hoc-Meetings statt. Auch mit den Behörden stehen wir in einem engen Austausch.

PR6 Standards in Bezug auf Werbung

KI Status: ●

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

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

PR8 Verletzung des Schutzes der Kundendaten

ZI Status: ●

Fraport hat 2014 keine begründeten Beschwerden ermittelt.

PR9 Sanktionen wegen Produkt und Dienstleistungsaufgaben.

KI Status: ●

Verstöße sind bei der Fraport AG nicht bekannt.

UN Global Compact Index

Fraport achtet und unterstützt die 10 Prinzipien des UN Global Compact, entwickelt und implementiert Maßnahmen zur deren Umsetzung und trägt zu ihrer Anerkennung bei, auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus. Der vorliegende Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht in Bezug auf die Umsetzung der 10 Prinzipien des UN Global Compact in der Unternehmensführung. Die Links unter den einzelnen Prinzipien verweisen auf die Textstellen, an denen wir im Bericht „2014 Kompakt – Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit“, dem vorliegenden GRI-Bericht 2014 sowie in weiteren Konzernpublikationen über unser Engagement zur Umsetzung der 10 Prinzipien des UN Global Compacts Auskunft geben.



Die 10 Prinzipien des UN Global Compact

Prinzip 1: Unterstützung und Respektierung der internationalen Menschenrechte

- HR3 Schulungen zu Menschenrechtsaspekten
- HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern
- HR10 Geschäftstätigkeiten, die Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich Menschenrechtsaspekten waren
- HR11 Anzahl der Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte
- SO1 Auswirkungen auf das Gemeinwesen
- SO9 Geschäftstätigkeiten mit signifikanten potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften
- SO10 Implementierte Präventions- und Gegenmaßnahmen

Prinzip 2: Keine Beteiligung des Unternehmens an Menschenrechtsverletzungen

- HR1 Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
- HR2 Lieferanten die unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden

Prinzip 3: Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlung

- HR5 Vereinigungsfreiheit und Kollektivvereinbarungen
- LA4 Beschäftigte mit Tarifverträgen
- LA5 Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Änderungen

Prinzip 4: Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit

- HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit

Prinzip 5: Abschaffung der Kinderarbeit

- HR6 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit

Prinzip 6: Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung

- EC5 Eintrittsgehälter im Verhältnis zum lokalen Mindestlohn
- EC7 Standortbezogene Personalauswahl
- HR4 Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen
- LA1 Gesamtbelegschaft
- LA2 Mitarbeiterfluktuation
- LA10 Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigte
- LA12 Anteil Beschäftigte mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung
- LA13 Zusammensetzung Beschäftigte
- LA14 Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen
- LA15 Rückkehr an den Arbeitsplatz nach Elternzeit

Prinzip 7: Unterstützung eines vorsorgenden Ansatzes im Umgang mit Umweltproblemen

- EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels
- EN1 Eingesetzte Materialien
- EN3 Direkter Energieverbrauch
- EN8 Gesamtwasserentnahme
- EN16 Treibhausgasemissionen
- EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe
- EN20 NO_x, SO_x und andere Luftemissionen
- EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen

Prinzip 8: Ergreifen von Initiativen für ein größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt

- EN1 Eingesetzte Materialien
- EN2 Recycling-Material
- EN3 Direkter Energieverbrauch
- EN4 Indirekter Energieverbrauch
- EN5 Energieeinsparungen
- EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz
- EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs
- EN8 Gesamtwasserentnahme
- EN11 Grundstücke in oder an der Grenze zu Schutzgebieten
- EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität
- EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume
- EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität
- EN15 Gefährdete Arten

- EN16 Treibhausgasemissionen
- EN17 Andere Treibhausgasemissionen
- EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
- EN19 Emissionen Ozon abbauender Stoffe
- EN20 NO_x, SO_x und andere Luftemissionen
- EN21 Abwassereinleitung
- EN22 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode
- EN23 Wesentliche Freisetzungen
- EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- EN27 Verpackungsmaterial
- EN28 Sanktionen wegen Umweltverstößen
- EN29 Umweltauswirkungen von Transport und Verkehr
- EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen

Prinzip 9: Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien

- EN6 Initiativen zur Gestaltung von Produkten mit höherer Energieeffizienz
- EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs
- EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
- EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltbelastungen
- EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen

Prinzip 10: Eintreten gegen alle Arten der Korruption einschließlich Erpressung und Bestechung

- SO2 Anteil/Anzahl auf Korruptionsrisiken untersuchte Abteilungen
- SO3 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Beschäftigten
- SO4 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen
- SO5 Politische Positionen und Lobbying

Impressum

Herausgeber

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

Kontakt Investor Relations

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

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Veröffentlichungstermin

7. Mai 2015

Redaktionsschluss

April 2015

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

