



Deutscher
NACHHALTIGKEITS
Kodex

DNK-Erklärung 2020

Flughafen Düsseldorf GmbH

Leistungsindikatoren-Set

EFFAS

Kontakt

Sonja Nordmann

Flughafenstraße 105
40474 Düsseldorf
Deutschland

sonja.nordmann@dus.com





Leistungsindikatoren-Set

Die Erklärung wurde nach folgenden EFFAS
Berichtsstandards verfasst:

Inhaltsübersicht

Allgemeines

Allgemeine Informationen

KRITERIEN 1–10: NACHHALTIGKEITSKONZEPT

Strategie

1. Strategische Analyse und Maßnahmen
2. Wesentlichkeit
3. Ziele
4. Tiefe der Wertschöpfungskette

Prozessmanagement

5. Verantwortung
6. Regeln und Prozesse
7. Kontrolle
Leistungsindikatoren (5-7)
8. Anreizsysteme
Leistungsindikatoren (8)
9. Beteiligung von Anspruchsgruppen
Leistungsindikatoren (9)
10. Innovations- und Produktmanagement
Leistungsindikatoren (10)

KRITERIEN 11–20: NACHHALTIGKEITSASPEKTE

Umwelt

11. Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen
12. Ressourcenmanagement
Leistungsindikatoren (11-12)
13. Klimarelevante Emissionen
Leistungsindikatoren (13)

Gesellschaft

14. Arbeitnehmerrechte
15. Chancengerechtigkeit
16. Qualifizierung
Leistungsindikatoren (14-16)
17. Menschenrechte
Leistungsindikatoren (17)
18. Gemeinwesen
Leistungsindikatoren (18)
19. Politische Einflussnahme
Leistungsindikatoren (19)
20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten
Leistungsindikatoren (20)

Stand: 2020, Quelle:

Unternehmensangaben. Die Haftung für die Angaben liegt beim berichtenden Unternehmen.

Die Angaben dienen nur der Information. Bitte beachten Sie auch den Haftungsausschluss unter www.nachhaltigkeitsrat.de/impressum-und-datenschutzzerklaerung

Heruntergeladen von
www.nachhaltigkeitsrat.de

Allgemeines

Allgemeine Informationen

Beschreiben Sie Ihr Geschäftsmodell (u. a. Unternehmensgegenstand, Produkte/Dienstleistungen)

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf (IATA-Code: DUS, ICAO-Code: EDDL). Das Unternehmen wurde im April 1927 gegründet und hat sich zum größten Flughafen in NRW entwickelt. Am Airport der Landeshauptstadt konzentriert sich der Luftverkehr der Rhein-Ruhr-Region. Bis 2020 wurden rund zwei Drittel des NRW-Luftverkehrs über Düsseldorf abgewickelt.

Zwar ist der Luftverkehr die Basis, aber nicht das einzige Geschäftsfeld. Die FDG ist viel mehr als ein Flughafen: Ein moderner Businesspark, ein Kongress- und Tagungsort, eine Erlebniswelt mit vielfältigen Shopping-Möglichkeiten und Gastronomie, eine Location für interessante Events und – last but not least - ein attraktives Ausflugsziel.

Bei der Flughafen Düsseldorf GmbH handelt es sich um eine sogenannte Public Private Partnership: Sie befindet sich zu 50 Prozent im Besitz der Stadt Düsseldorf, die verbleibenden 50 Prozent entfallen auf die AviAlliance GmbH (40 %), die AviAlliance Capital GmbH & Co. KG (20 %) und die irische Aer Rianta International PLC (40 %). Die drei Letztgenannten firmieren gemeinsam unter der Bezeichnung „Airport Partners“.

Im Jahr 2020 beschäftigte die FDG einschließlich ihrer sechs Tochterunternehmen 2.157 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Finanzkennzahlen der FDG wurden durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft und im Geschäftsbericht 2020 veröffentlicht.

KRITERIEN 1–10: NACHHALTIGKEITSKONZEPT

Kriterien 1–4 zu STRATEGIE

1. Strategische Analyse und Maßnahmen

Das Unternehmen legt offen, ob es eine Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt. Es erläutert, welche konkreten Maßnahmen es ergreift, um im Einklang mit den wesentlichen und anerkannten branchenspezifischen, nationalen und internationalen Standards zu operieren.

Das Handeln der FDG wird durch die Interessen von Kunden, Mitarbeitenden, Eigentümern sowie Gesellschaft und Umwelt bestimmt. Die rasant zunehmende Digitalisierung, disruptive technische Entwicklungen sowie ein enormer Wertewandel in den jüngeren und nachkommenden Generationen (Millennials, Generation Z, etc.) führen zu einer massiven Veränderung des Konsumverhaltens und der Kundenansprüche. Dies ist sowohl im Mobilitätskonsum als auch beim Einzelhandel zu spüren. Der Flughafen stellt sich diesen Herausforderungen. Wesentlich dabei sind die ganzheitliche Kundenfokussierung, die Entwicklung neuer Erlöspotentiale und Geschäftsmodelle sowie deren Umsetzung am Flughafen.

Wachstum und Umweltschutz sind für die FDG kein Widerspruch. Die Nachhaltigkeitsstrategie ist integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Sie bezieht sich nicht allein auf ein nachhaltiges Wachstum und die Absicherung der Geschäftstätigkeit, sondern integriert umfangreiche Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Verbesserung und Intensivierung der Umlandkommunikation.

Die wesentlichen Handlungsfelder im Umweltschutz sind die Reduktion klimaschädlicher Gase, wo immer dies möglich und wirtschaftlich darstellbar ist, ein reduzierter Energie- und Ressourcenverbrauch, eine Verringerung des Abfallaufkommens mit einer Steigerung der Recyclingquote.

Mit Aspekten des Umweltschutzes und des Energiemanagements beschäftigt sich ein eigens dafür eingerichteter Arbeitskreis. Die Auswirkungen der betrieblichen Tätigkeit auf Umwelt und Klima werden kontinuierlich erfasst und die Implementierung und Effektivität von Reduktionsmaßnahmen überwacht. Langfristiges Ziel der deutschen Flughäfen und damit auch des Düsseldorfer Flughafens ist es, bis zum Jahr 2050 einen emissionsfreien, klimaneutralen

Flughafenbetrieb zu erreichen (Branchenziel „Net Zero“). Bis 2030 will DUS seine CO₂-Emissionen um die Hälfte reduzieren (Bezugsjahr ist 2010), und bis 2035 will der Airport die CO₂-Neutralität erreichen. Damit schließt er sich dem Ziel der Stadt Düsseldorf an.

Im Rahmen ihrer Aktivitäten zur Nachhaltigkeit hat die Flughafen Düsseldorf GmbH im Jahre 2011 eine CO₂-Zertifizierung nach dem ACI (Airports Council International) Programm „Airport Carbon Accreditation Scheme“ (ACA) für das Jahr 2010 angestoßen. Mittlerweile hat der Flughafen das dritte Level „Optimisation“ von insgesamt sechs Stufen der Zertifizierung erreicht. Teil des ACA-Programms ist die Entwicklung und Implementierung eines CO₂-Managementplans, um über die kontinuierliche Verringerung des Emissionslevels hinaus ein Reduzierungsziel festzulegen. Dieses CO₂-Einsparungsziel wird konsequent verfolgt und die Zertifizierung jährlich erneuert. Sämtliche Teilnahmestufen des Programms verlangen, dass der Flughafen seinen CO₂-Fußabdruck und den CO₂-Managementplan von einer unabhängigen dritten Stelle prüfen lässt, die für die Durchführung dieser Prüfung entsprechend qualifiziert ist. Neben der Flughafen Düsseldorf GmbH unterliegen auch die Konzerntöchter der Zertifizierung. Definition und Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks basieren auf dem GHG-Protokoll (Greenhouse Gas Protocol/ Treibhausgasprotokoll). Weitere Informationen siehe unter Kriterium13. „Klimarelevante Emissionen“.

Weitere relevante Standards, auf denen die Nachhaltigkeitsstrategie basiert, sind (Auswahl)

- Gewerbeabfallverordnung
- Wasserrahmenrichtlinie
- Energieaudit nach DIN EN 16247

2. Wesentlichkeit

Das Unternehmen legt offen, welche Aspekte der eigenen Geschäftstätigkeit wesentlich auf Aspekte der Nachhaltigkeit einwirken und welchen wesentlichen Einfluss die Aspekte der Nachhaltigkeit auf die Geschäftstätigkeit haben. Es analysiert die positiven und negativen Wirkungen und gibt an, wie diese Erkenntnisse in die eigenen Prozesse einfließen.

Zu den hervorstechendsten Merkmalen des Düsseldorfer Flughafens zählt seine außerordentlich günstige, marktnahe Lage in der am dichtesten besiedelten Region Europas. Knapp zehn Millionen Menschen leben in einem Umkreis von 50 Kilometern rund um den Airport, 18 Millionen Menschen in einem Umkreis von 100 Kilometern.

Die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte wurden ermittelt durch

- Analysen zum demographischen Wandel
- Workshops / Flughafentagungen
- Imagebefragungen
- Medienanalysen
- Mitarbeiterbefragungen
- Fluggastbefragungen (zu Anreizeverhalten, Auswahlkriterien etc.)
- Informationsveranstaltungen und Diskussionsrunden in den Nachbargemeinden

Der Luftverkehr hat einen positiven Effekt auf den Arbeitsmarkt und sorgt für Wachstum in der Wirtschaft. Umfragen belegen, dass die Unternehmen in den Umlandregionen eines Flughafens eine hohe Affinität zum Airport haben. Die Ansiedlungserfolge von Konzernen im Großraum Düsseldorf wie zum Beispiel SAP, Mitsubishi Electric, L'Oréal Deutschland oder Esprit sind auch auf die Nähe zum Airport zurückzuführen. Ein dichtes Streckenangebot zu den bedeutendsten Businesszielen und wichtige Ziele im Direktflug sind bei der Ansiedlung deutscher und ausländischer Unternehmen Entscheidungskriterien. Düsseldorf Airport vernetzt Wirtschaftsräume gezielt miteinander. Gleichzeitig ist der Düsseldorfer Airport selbst ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Regierungsbezirk Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen.

Dank seiner Lage und seines umfassenden, dynamischen Destinationsangebots ist der Düsseldorfer Flughafen sowohl für Privat- als auch für Geschäftsreisende von hoher Attraktivität.

Seine zentrale Lage ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Flughafens. Durch den Flughafenbetrieb bzw. Flugbetrieb entstehen aber auch negative Umweltauswirkungen (Inside-out).

Zahlreiche, in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens lebende Menschen sind von flugbetriebsbedingten Belastungen, insbesondere von Fluglärm betroffen. Daraus ergibt sich eine besondere Verantwortung für den Flughafen, die Umweltbelastungen durch den Flughafenbetrieb so klein wie möglich zu halten.

Neben den Schwerpunkten Lärmschutz und Luftqualität sind weitere Umweltauswirkungen des Flugbetriebs, Energieverbrauch, Wasserverbrauch oder Gewässerschutz zentrale Aspekte in der Nachhaltigkeitspolitik des Airports. Unsere Geschäftstätigkeit integriert umfangreiche Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz (vgl. Kriterien 12 und 13).

Der abzuwickelnde Flugbetrieb am Düsseldorfer Flughafen erfordert eine leistungsfähige Infrastruktur, ein modernes, auch in Umweltfragen kompetentes Betriebsmanagement und einen verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Der Schutz der Umwelt ist für den Flughafen ein Prozess, den er stetig weiterentwickelt. Für die unmittelbare Nachbarschaft sind die Themen Fluglärm und Luftqualität die wesentlichen nachteiligen Aspekte, gleichzeitig sehen sie aber auch die positiven Auswirkungen für Wohlstand und Mobilität. Daher engagiert sich der Flughafen durch seinen

Nachbarschaftsdialog und den Schallschutzprogrammen, bestmögliche Informationen bereitzustellen und die negativen Auswirkungen abzumildern.

Nachdem der Airport im Jahr 2019 auf das bisher erfolgreichste Verkehrsjahr in der Flughafengeschichte zurückblicken konnte, erschütterte im Jahr 2020 die Corona-Pandemie die gesamte Welt und traf auch den Flughafen Düsseldorf mit besonderer Härte. Im Vergleich zum Vorjahr ging das Passagieraufkommen um 74,2 % zurück, die Flugbewegungen um 65,1 %, und die Luftfracht ist mit 58,2 % ebenfalls stark eingebrochen. Um auf die verminderte Auslastung zu reagieren, führte der Flughafen Düsseldorf ab April 2020 Kurzarbeit ein, einige Bereiche waren bis zu 100 % betroffen.

Auch wenn der Anteil des Flugverkehrs am Klimawandel nur ca. 3,5 % beträgt, sehen viele Menschen in Deutschland Flugreisen kritisch bzw. haben ein schlechtes Gewissen bei der Nutzung des Flugzeugs. Die Hälfte der Bevölkerung will sogar zukünftig auf Flugreisen verzichten. Bisher hat sich diese Einstellung noch nicht auf das Buchungsverhalten ausgewirkt, aber weitere regulatorische Eingriffe, wie eine CO₂-Besteuerung oder eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer können die Nachfrageentwicklung beeinträchtigen. In puncto Klimaschutz leistet der Flughafen Düsseldorf bereits seit vielen Jahren einen nennenswerten Beitrag. Zurzeit wird ein Masterplan entwickelt, der die Grundlage dafür legt, dass der CO₂-Ausstoß des Flughafens spätestens bis zum Jahr 2050 auf null reduziert wird. Damit kommt er seinem Anspruch nach, die steigende Mobilitätsnachfrage der Gesellschaft mit dem Schutz unseres Klimas in Einklang zu bringen.

Auch andere Umweltschutzthemen wie Fluglärm, nächtliche Flugverspätungen oder Gewässerschutz haben einen Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens und werden beispielsweise bei der Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde berücksichtigt.

Die FDG hat ein umfassendes Chancen- und Risikomanagementsystem (CRMS) eingerichtet. Das CRMS beruht auf einem integrierten Systemansatz zur frühzeitigen und vollständigen Identifikation und Bewertung von Chancen und Risiken, zur adäquaten Steuerung und rechtzeitigen Kommunikation innerhalb der Unternehmensorganisation. Das unternehmensweite CRMS ermöglicht ausreichende Reaktionszeiten zur Vorbereitung und Durchführung geeigneter Maßnahmen. Bei der Anbindung an Unternehmensstrategien und -ziele ergibt sich als ein ebenfalls positiver Nutzen des CRMS die Verbesserung des operativen/strategischen Planungs- und Kontrollprozesses. Die Qualität der operativen und strategischen Planung wird dadurch erhöht. Im Rahmen dieses Risikomanagements wird auch das Risiko einer negativen Verkehrsentwicklung, aber auch die Chance einer neuen Betriebsgenehmigung mit mehr Verkehrsmöglichkeiten betrachtet. Weitere Nachhaltigkeitsaspekte im Risikomanagement sind u. a. Schallschutzkosten und andere Umweltschutzthemen. Das Chancen- und Risikomanagement fördert das

individuelle Bewusstsein und die Unternehmenskultur im Umgang mit unternehmerischen Risiken. Weiterführende Informationen zum Chancen- und Risikomanagementsystem siehe [Geschäftsbericht 2020](#) Seite 48 ff.

3. Ziele

Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und/oder quantitativen sowie zeitlich definierten Nachhaltigkeitsziele gesetzt und operationalisiert werden und wie deren Erreichungsgrad kontrolliert wird.

Als Folge der oben skizzierten Unternehmensstrategie und Ausdruck ihrer nachhaltigen Ausrichtung wurden folgende Ziele definiert:

- Aufrechterhaltung eines Flugangebotes zur Sicherstellung der bedarfs- bzw. nachfragegerechten Bedienung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung (geschäftlich wie privat) und Beibehaltung bzw. Entwicklung eines entsprechenden Destinationsangebotes
- Sicherung der Liquidität
- Unbesorgtes Reisen in den Zeiten einer Pandemie
- Störungsfreie Abläufe in allen Bereichen, mit einem besonderen Fokus auf der Verbesserung der Pünktlichkeitsquote
- Reduktion der CO₂ Emissionen (Ziel: bis 2050 klimaneutraler Flughafenbetrieb, bis 2030 Reduzierung der CO₂-Emissionen um 50 % im Vergleich zu 2010, bis 2035 CO₂-neutral. Siehe Pkt. 1)
- Reduktion von Abgas- und Lärmemissionen, sonstigem Ressourcenverbrauch und dadurch Verringerung der Belastung der umliegenden Wohngebiete / Kommunen;
- Frühzeitige und belastbare Unternehmenskommunikation auf allen relevanten Kanälen und Ebenen
- Hohe Arbeitgeberattraktivität
- Hohe Arbeitssicherheit / niedrige Unfallquote einschließlich Ausbau der internen Vorsorge-Maßnahmen
- Fortführung der [PFT-Sanierungsmaßnahmen](#), der Verhinderung des Abfließens PFT-belasteter Grundwasserströme weg vom Flughafengelände (abgeschlossen seit 2015), sichere und dauerhafte Entsorgung von PFT-belasteten Böden bei Baumaßnahmen sowie der Umstellung auf PFT-freie Löschsäume.

Die Kontrolle und Evaluierung dieser und weiterer Maßnahmen sowie der erreichten Ziele obliegt den einzelnen Fachabteilungen bzw. dem Arbeitskreis Umweltzertifizierung.

Das übergeordnete Ziel des Düsseldorfer Airports ist und bleibt die bedarfs- und nachfragegerechte Bedienung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung.

Als Reaktion auf die kontinuierlich steigenden Passagierzahlen hat die Flughafen Düsseldorf GmbH bereits 2015 einen Antrag auf Planfeststellung zur Kapazitätserweiterung beim zuständigen NRW-Verkehrsministerium gestellt, der sich derzeit noch in der Bearbeitung befindet. Der Airport hält unverändert an seinem Antrag auf Kapazitätserweiterung fest, weil er damit auf die langfristige Luftverkehrsentwicklung abzielt. Wie die gesamte Branche geht der Flughafen, mittel- bis langfristig von einer Normalisierung des Luftverkehrs am Flughafen Düsseldorf aus.

Das Executive Management Board (EMB) ist verantwortlich für die Zielbewertung, -priorisierung und -kontrolle. Aufgrund der gravierenden Auswirkungen der Corona Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens hat das EMB für das Jahr 2020 die Zielbewertung und -priorisierung laufend angepasst. Oberstes Ziel war in 2020 die Sicherung der Liquidität der Flughafen Düsseldorf GmbH. Um den starken Ergebniseinbrüchen und den negativen Auswirkungen auf die Finanzierbarkeit der FDG zu begegnen, wurde ein Restrukturierungsprogramm und ein Freiwilligenprogramm zur nachhaltigen Senkung der Personalkosten gestartet. Ziel ist es, den Verschuldungsgrad im Jahr 2023 wieder auf einen Wert < 5,0 zu bringen.

Der Airport hat mit Einbruch der Passagierzahlen und Erträge unverzüglich alle Maßnahmen ergriffen, um wirtschaftlichen Schaden abzuwenden. In sämtlichen Bereichen, die von den Auswirkungen der Corona-Pandemie tangiert wurden, war die Belegschaft des Flughafens seit 1. April 2020 in Kurzarbeit, Investitionen wurden verschoben, und zur Kosteneinsparung wurde der Flughafenbetrieb auf ein operativ notwendiges Minimum heruntergefahren. Seiner Betriebspflicht ist der Flughafen trotz Verluste in Millionenhöhe nachgekommen.

Bei allen wirtschaftlichen Herausforderungen bleibt es das erklärte Ziel des Flughafens, die Einwirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt und das Klima so gering wie möglich zu halten. DUS steht zu seiner Verantwortung und wird bis 2035 CO₂-neutral sein.

Da mangelnde Pünktlichkeit vor allem in den Nachtstunden zu besonderen Belastungen in der Nachbarschaft führt, hat der Flughafen eine unternehmensübergreifende Arbeitsgruppe zum Abbau von Verspätungen eingerichtet, in der alle Partner und Teilnehmer an der „Abfertigungskette“ vertreten sind. Die aktuelle Situation wird in einem monatlichen [Pünktlichkeitsreport](#) auf der Internetseite des Airports veröffentlicht. Aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung verfolgt die FDG das Ziel, trotz steigender Flugbewegungs- und Passagierzahlen die Lärmbelastung der umliegenden Kommunen durch den Flughafenbetrieb möglichst niedrig zu halten. Dafür nutzt sie u.a. eine immissionsbezogene Entgeltstaffelung, stellt eine Lärmschutzhalle für (nächtliche) Triebwerksprobeläufe zur Verfügung, führt ihr freiwilliges Schallschutzprogramm fort und drängt auf die Einhaltung der strengen Nachtflugbeschränkungen. Detaillierte Informationen dazu unter:

www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/flugbetrieb/betriebszeiten

Die Maßnahmen zeigen Wirkung: Seit Anfang der 70er Jahre unterhält der Flughafen in den umliegenden Kommunen entlang der An- und Abflugwege eine Fluglärmessanlage. Die Ergebnisse der kontinuierlichen Messungen zeigen, dass die Lärmbelastung trotz steigender Verkehrszahlen in den letzten Jahrzehnten gesunken ist.

Eine weitere Möglichkeit zur Verringerung der Fluglärmbelastung ist der sogenannte passive Schallschutz. Der Düsseldorfer Airport betreibt seit Anfang der 70er Jahre ein kontinuierlich weiterentwickeltes Schallschutzprogramm, in dessen Rahmen der Airport unter bestimmten Voraussetzungen für Wohnimmobilien, die in einer der Lärmschutzzonen des Flughafens liegen, die Kosten für bauliche Lärmschutzmaßnahmen übernimmt. Dieses mittlerweile freiwillige Schallschutzprogramm wird auch trotz der derzeitigen schwierigen wirtschaftlichen Lage fortgeführt. Seit Beginn des aktuellen Schallschutzprogramms im Jahr 2003 haben Airport und Airlines insgesamt rund 74,5 Millionen Euro für bauliche Lärmschutzmaßnahmen in der Nachbarschaft des Flughafens aufgewendet. (siehe www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/schallschutzprogramm)

Mit den oben genannten Zielen übernimmt die Flughafen Düsseldorf GmbH u.a. auch die in den Sustainable Development Goals (SDGs) genannten Ziele der Vereinten Nationen. Insbesondere gilt dies für die Ziele:

1. keine Armut
3. Gesundheit und Wohlergehen
4. hochwertige Bildung
5. Geschlechtergleichheit
11. nachhaltige Städte und Gemeinden
13. Maßnahmen zum Klimaschutz
17. Partnerschaften zur Erreichung der Ziele

4. Tiefe der Wertschöpfungskette

Das Unternehmen gibt an, welche Bedeutung Aspekte der Nachhaltigkeit für die Wertschöpfung haben und bis zu welcher Tiefe seiner Wertschöpfungskette Nachhaltigkeitskriterien überprüft werden.

Als Großflughafen und Verkehrsinfrastrukturprovider hat der Düsseldorfer Flughafen keine Wertschöpfungskette im herkömmlichen Sinn. Er produziert Dienstleistungen und stellt die dafür notwendigen Systeme und Infrastrukturen seinen strategischen Partnern – Abfertigungsunternehmen, Fluggesellschaften, Security-Providern, Behörden etc. – zur Verfügung.

Neben dem Geschäftsbereich „Aviation“, der für die Abwicklung des

Flugbetriebs zuständig ist, verantwortet der Geschäftsbereich „Infrastructure“ den technischen Betrieb der Infrastruktur. Über den Geschäftsbereich „Commercial“ ist die FDG in der Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen, der Parkraumbereitstellung sowie der Vermietung gewerblich genutzter Flächen (Hotel, Hangars, Büros, etc.) aktiv. In diesen Bereich erfolgt regelmäßig eine Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei die FDG als Vermieter bzw. Verpächter und Gesamtkoordinator auftritt.

Die direkten Kunden des Airports sind die Passagiere und Besucher. Strategische Partner sind Airlines, Abfertigungsunternehmen, Bodenverkehrsdienstleister, Behörden und die anderen am Airport ansässigen Unternehmen.

Seine Erlöse generiert der Airport zum großen Teil über Landeentgelte, Abstellentgelte sowie Entgelte für Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Festsetzung der Landeentgelte erfolgt gemäß § 19b Luftverkehrsgesetz. Neben Entgeltkomponenten, die auf den Lärmimmissionen bei Start und Landung basieren, berücksichtigen sie auch die Luftschadstoffemissionen von Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen sowie Zuschläge für den besonders schützenswerten Nachtzeitraum.

Weitere Erlöse kommen aus dem Non-Aviation Bereich. Diese setzen sich im Wesentlichen aus den Erlösen für Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie der Vermietung flughafeneigener Immobilien, Erlösen aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen. Infolge der Pandemie und der dadurch bedingten Marktaustritte in den Geschäftsfeldern Gastronomie, Verkaufsgeschäfte und Autovermieter und der geringeren Parkerlöse, verzeichnet der Bereich Non-Aviation im Jahr 2020 einen massiven Rückgang von 52,3 %.

Weitere kritische Faktoren in diesem Zusammenhang sind etwa eine weitere Zunahme des Online-Handels oder ein sich änderndes Kundenverhalten. Die Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs (Emissionen, Immissionen, Energieverbrauch, Wasserverbrauch etc.) sowie seine Beschaffungspolitik (Energie, Waren und Dienstleistungen) sind die zentralen Aspekte in der Nachhaltigkeitspolitik des Airports. Der unternehmenseigene Bereich „Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit“ steht in regem Austausch mit den Anwohnern und den Partnern des Flughafens u.a. zu den Themen Fluglärm, Luftschadstoffe, Klimaschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft. Hier ist auch die Betreuung der flughafeneigenen Bienenstöcke angesiedelt.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist ein in Deutschland ansässiges Unternehmen. Als solches unterliegt sie der deutschen und europäischen Gesetzgebung. Die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen erfolgt zentral über die Abteilung Zentraler Einkauf. Bei der Beschaffung werden die geltenden Gesetze und Wettbewerbskriterien angewendet. Die Einhaltung

überwacht der unternehmenseigene Compliance-Beauftragte. Rund 98 % der Lieferanten und Dienstleister stammt aus Deutschland bzw. dem europäischen Ausland, so dass die Wahrung der Menschenrechte einschließlich des Verbots von Kinderarbeit gesichert ist. Zudem haben die meisten europäischen Länder einen Mindestlohn, so dass davon auszugehen ist, dass bei den Lieferanten keine Ausbeutung vorliegt. Dementsprechend wird kein konkretes Konzept zu diesem Thema verfolgt. Die Befolgung nationaler und EU-weiter Gesetze und Richtlinien, beispielsweise zum Schutz der Umwelt, wird vertraglich explizit geregelt.

Zur Kommunikation mit Geschäftspartnern nutzt die FDG verschiedene Wege. Siehe Kriterium 9. „Beteiligung von Anspruchsgruppen“.
Weitere ökologische und soziale Probleme sowie dem Umgang mit diesen sind in den Kriterien 11 - 13 sowie 14 – 18 aufgeführt.

Kriterien 5–10 zu PROZESSMANAGEMENT

5. Verantwortung

Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilungen „Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit“, des Bereichs Corporate Development sowie des Bereichs Infrastructure bilden den Arbeitskreis „Umweltzertifizierung“ (Senior Committee), der auch die kontinuierliche CO₂-Zertifizierung betreut und direkt an die Geschäftsführung und das Executive Management Board berichtet. Aus diesem Prozess heraus angeregte Projekte sowie sonstige energie- und ressourceneinsparende Vorhaben werden durch den Arbeitskreis in ihrer Umsetzung überwacht.

Um die Auswirkungen von Investitionen auf die CO₂-Emissionen berücksichtigen zu können, wird der Arbeitskreis durch die relevanten Fachabteilungen unterstützt. Dies gilt insbesondere für die Abteilung Zentraler Einkauf, die Geschäftsbereiche Infrastructure, Commercial und Aviation, die den Arbeitskreis über umweltrelevante Vorhaben informieren und bei deren Umsetzung und bei Beschaffungen beteiligen.

6. Regeln und Prozesse

Das Unternehmen legt offen, wie die Nachhaltigkeitsstrategie durch Regeln und Prozesse im operativen Geschäft implementiert wird.

Die Nachhaltigkeitsziele der FDG sind elementare Bausteine ihrer Unternehmensstrategie, die darauf abzielt, Wachstum und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Dazu erstellt das Unternehmen bis Ende 2021 einen Masterplan für die CO₂-Freiheit.

1. Bis 2030 soll der relative CO₂-Ausstoß auf 1 Kilogramm CO₂ pro Verkehrseinheit* sinken. Gegenüber dem Basiszeitraum 2010 bis 2012 bedeutet dies eine Reduzierung um 65 %.
2. Zusätzlich sollen bis 2030 die absoluten Emissionen gegenüber dem Jahr 2010 um 50 % auf 29.500 Tonnen sinken.
3. Bis 2035 will der Flughafen dem Ziel der Stadt Düsseldorf folgend klimaneutral sein.

4. Bis 2050 sollen die Emissionen auf Netto Null sein (siehe Kriterium 1, „Net Zero“).

Nachhaltigkeitsaspekte sind im Unternehmenshandbuch festgelegt, welches allen Beschäftigten zugänglich ist. Das Handbuch beinhaltet Richtlinien und Arbeitsanweisungen. Die operative Umsetzung liegt im Verantwortungsbereich der zuständigen Fachbereiche.

Das Beschaffungshandbuch wurde 2019 erstellt. Es beinhaltet Arbeitsanweisungen mit Bezug zum Beschaffungsprozess, die Sollprozesse in der Beschaffung sowie die Einführung einer zentralen Beschaffungsplattform für die FDG. Des Weiteren regelt es die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Kompetenzen aller FDG-internen Beteiligten innerhalb des Beschaffungsprozesses

Richtlinien (Auswahl):

- Compliance Richtlinien
- Datenschutz- und Datensicherheitskonzept
- Richtlinie Dienst- und Schutzkleidung
- Richtlinie zur Gestellung einer Bildschirmarbeitsplatzbrille
- Richtlinie zum internen Kontrollsystem (IKS)Arbeitsanweisungen

(Auswahl):

- IT-Sicherheit und Datenschutz beim Einsatz von stationären und mobilen IT- Komponenten
- Unterweisung in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Internet-Benutzerrichtlinie

Die FDG sensibilisiert die Mitarbeitenden weiter in allen Bereichen für das Thema Nachhaltigkeit und fördert die Überprüfung der Prozesse und Abläufe auf ihren nachhaltigen Ansatz.

Dies geschieht durch Information im Intranet und durch die direkte Ansprache der jeweiligen Fachbereiche.

Arbeitsanweisungen und regelmäßige Schulungen dienen der Vermeidung von Umweltrisiken und erhöhen den Arbeitsschutz.

Der Arbeitskreis Umweltzertifizierung untersucht Themen in den Fachbereichen auf Weiterentwicklungspotenzial im Nachhaltigkeitskontext. Bedingt durch die Kurzarbeit ab 1. April 2020 konnte der Arbeitskreis nicht regelmäßig stattfinden.

* Eine Verkehrseinheit steht für einen Passagier mit Gepäck oder 100 Kilogramm Frachtgut.

7. Kontrolle

Das Unternehmen legt offen, wie und welche Leistungsindikatoren zur Nachhaltigkeit in der regelmäßigen internen Planung und Kontrolle genutzt werden. Es legt dar, wie geeignete Prozesse Zuverlässigkeit, Vergleichbarkeit und Konsistenz der Daten zur internen Steuerung und externen Kommunikation sichern.

Die Leistungsindikatoren des Airports werden regelmäßig durch die jeweiligen Fachabteilungen erhoben, geprüft und veröffentlicht. Zu diesen Leistungsindikatoren gehören neben den Verkehrszahlen (Flugbewegungen, Passagiere, Frachturnschlag, Airlines und Destinationen etc.) auch der Energie- und Wasserverbrauch, die CO₂-, Lärm- und Abgasemissionen, das Abfallaufkommen einschließlich der Wiederverwertungsquote u.v.m. Die Flughafen-KPIs werden regelmäßig veröffentlicht und teilweise auch durch externe Gutachter kontrolliert. Dies gilt u.a. für Verkehrszahlen, CO₂-Zertifizierung, Energieverbrauch, Fluglärmmessanlage und Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen. Die Zufriedenheit der Kunden – Passagiere und Besucher – wird durch regelmäßige Fluggastbefragungen ermittelt. Die Befragungen wurden 2020 wegen der Pandemie nicht durchgeführt.

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 5 bis 7

Leistungsindikator EFFAS S06-01

Anteil aller Lieferanten und Partner innerhalb der Lieferkette, die auf die Einhaltung von ESG-Kriterien bewertet wurden. [Link](#)

Die Leistungsindikatoren EFFAS S06-01 werden derzeit nicht erhoben. Das Thema wurde in die Einkaufsstrategie aufgenommen. Es ist geplant, im 2. Halbjahr 2022 die entsprechenden Maßnahmen abzuleiten.

Leistungsindikator EFFAS S06-02

Anteil aller Lieferanten und Partner innerhalb der Lieferkette, die auf die Einhaltung von ESG-Kriterien auditiert wurden. [Link](#)

Die Leistungsindikatoren EFFAS S06-02 werden derzeit nicht erhoben. Siehe EFFAS S06-01

8. Anreizsysteme

Das Unternehmen legt offen, wie sich die Zielvereinbarungen und Vergütungen für Führungskräfte und Mitarbeiter auch am Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und an der langfristigen Wertschöpfung orientieren. Es wird offengelegt, inwiefern die Erreichung dieser Ziele Teil der Evaluation der obersten Führungsebene (Vorstand/ Geschäftsführung) durch das Kontrollorgan (Aufsichtsrat/Beirat) ist.

Die Nachhaltigkeitsstrategie ist primär integraler Bestandteil der allgemeinen Unternehmensstrategie und somit in den Zielen der Geschäftsführung verankert. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit haben einzelne Führungskräfte bei den variablen Komponenten konkrete Nachhaltigkeitsziele wie z.B. CO₂-Reduzierung im Bereich Infrastructure. Das Executive Management Board berichtet in regelmäßigen Meetings über das Erreichen der Unternehmensziele an die Geschäftsleitung. Dadurch wird sichergestellt, dass die Nachhaltigkeitsziele in der täglichen Arbeit umgesetzt werden. Die konkreten Ziele sind in Kriterium 3 „Ziele“ dargestellt.

Für alle tarifgebundenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FDG findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des §18 TVöD-F wird an die berechtigten Mitarbeitenden zusätzlich zum Tabellenentgelt ein Leistungsentgelt gezahlt, in dem soziale und ökologische Ziele berücksichtigt sind. Die Kontrolle, ob die Ziele erreicht wurden, erfolgt durch die zuständige Führungskraft. Darüber hinaus beteiligt das Unternehmen seine Mitarbeitenden in wirtschaftlich erfolgreichen Zeiten am Unternehmensgewinn. Für Führungskräfte bis zur mittleren Managementebene wird ein außertarifliches Gehalt nach dem Grading-System von Willis Towers Watson mit variablen Komponenten vereinbart, das an ein Zielvereinbarungssystem gekoppelt ist.

Große Bedeutung hat in diesem Zusammenhang das betriebliche Ideenmanagement. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen dazu angeregt werden, über die eigenen Aufgaben hinaus mitzudenken und sich mit Ideen aktiv am Betriebsgeschehen zu beteiligen. Sie sollen damit zur Verbesserung der Dienstleistungen, der rationellen und störungsfreien Abwicklung in allen Funktionen des Betriebes, zur Verbesserung der Zusammenarbeit und zur Sicherung und Stärkung der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens beitragen.

9. Beteiligung von Anspruchsgruppen

Das Unternehmen legt offen, wie gesellschaftliche und wirtschaftlich relevante Anspruchsgruppen identifiziert und in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden. Es legt offen, ob und wie ein kontinuierlicher Dialog mit ihnen gepflegt und seine Ergebnisse in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden.

Die Perspektiven für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Airports sind geprägt durch die unterschiedlichen Stakeholder-Gruppen, wobei sich bereits aus der Geschäftsstruktur erste Gruppen ergeben. Darüber hinaus hat die FDG durch Workshops, und Befragungen (u.a. eine FORSA-Imageumfrage), aber auch über die unter Kriterium, 2 „Wesentlichkeit“ aufgeführten Kommunikationskanäle die wesentlichen Stakeholder identifiziert. Diese sind:

- die Passagiere und Besucher,
- Gesellschafter und Anteilseigner,
- die am Airport tätigen Unternehmen und Luftverkehrsunternehmen sowie ihre Verbände,
- die Unternehmen aus der Region einschließlich dem nahegelegenen Ausland sowie ihre Verbände,
- die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FDG und ihrer Tochterunternehmen sowie sonstige direkt, indirekt und induziert vom Flughafenbetrieb abhängige Arbeitnehmer sowie ihre Vertreter,
- die anliegenden Kommunen / die anwohnende Bevölkerung sowie ihre Interessenvertretungen, Verbände und politischen Vertreter sowie
- regional und überregional agierende Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen.

Der Flughafen Düsseldorf sucht den Austausch mit seinen Geschäftspartnern, seinen Kunden und der Politik, aber auch mit seinen Kritikern, insbesondere mit jenen Menschen, die in Flughafennähe wohnen. Dieser Austausch erfolgt einerseits über klassische Kanäle wie Publikationen und Informationsveranstaltungen, aber auch über folgende Social Media Kanäle:

Facebook: www.facebook.com/dus

Twitter: <https://twitter.com/dusairport>

Instagram: www.instagram.com/dusairport

Youtube: www.youtube.com/user/flughafendus

Von besonderer Bedeutung sind dabei die Flughafenanrainer und ihre politischen Vertretungen (siehe auch Kriterium 18). Das Anfang 2003 gegründete Nachbarschaftsbüro des Airports ist erste Anlaufstelle für die Nachbarschaft bei allen Fragen zum Luftverkehr, bei Beschwerden über Auswirkungen des Flugbetriebs oder bei Anfragen zu Schallschutzansprüchen. Hier können Anwohner sich u.a. erkundigen, ob und welche Schallschutzmaßnahmen ihnen zustehen und welche Mittel der Flughafen auf

freiwilliger Basis erstattet.

Diverse Publikationen, etwa zum Lärmschutzprogramm oder zum Flugbetrieb, regelmäßige Veröffentlichungen auf den Nachbarschaftsseiten der FDG-Webseite oder regelmäßige Infobriefe halten die Anwohner über aktuelle Flughafenthemen auf dem Laufenden.

Über das Nachbarschaftsbüro werden auch Flughafenbesichtigungen angeboten. Rundfahrten sind eine besondere Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen des Airports zu werfen und die komplexen Betriebsabläufe bei der Flugzeug- und Passagierabfertigung besser zu verstehen. Bis 2020 nutzten durchschnittlich rund 27.000 Besucherinnen und Besucher pro Jahr die Möglichkeit, bei einer Flughafen-Rundfahrt den Airport aus einer anderen Perspektive kennen zu lernen. Aufgrund der aktuellen Situation konnten 2020 nur sehr wenige Fahrten durchgeführt werden.

Weitere Maßnahmen zur Nachbarschaftspflege wie z.B. Vorträge zu Flughafen- und Luftverkehrsthemen, regelmäßige Besuche der Anrainerkommunen mit dem Airport-Infomobil oder ein einmal jährlich stattfindendes Fußballturnier konnten wegen der Pandemie nicht durchgeführt werden.

Im Jahr 2020 haben wir die Vereine und Projekte mit Spenden in Höhe von 10.600 Euro unterstützt und darüber hinaus zum zweiten Mal den DUS Nachbarschaftspreis vergeben, der besonderes ehrenamtliches Engagement im Umfeld des Flughafens auszeichnet.

Das Beschwerdemanagement ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskommunikation. Es wird unterschieden zwischen Beschwerden bzw. Rückmeldungen von Flughafen-Nutzern – etwa über fehlerhafte Abläufe und Qualitätsmängel im Terminal – und von Flughafen-Nachbarn, die sich in der Regel über Flugverfahren, Lärm- und Geruchsbelästigungen oder Störungen durch Nachtflüge beschweren.

Neben der möglichst umgehenden Bearbeitung der Beschwerden – etwa 80 Prozent werden innerhalb von drei Tagen beantwortet – und Beseitigung der Beschwerdeursachen geht es besonders bei Beschwerden über Flugverfahren und vermutete Verstöße gegen die Betriebszeitenregelung darum, die jeweiligen Sachverhalte aufzuklären und den Betroffenen / den Beschwerdeführern Hintergründe und Zusammenhänge zu erläutern. Hier arbeitet das Nachbarschaftsbüro eng mit der lokalen Niederlassung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zusammen.

Bei Schäden durch sogenannte Luftwirbelschleppen leistet die FDG Soforthilfe: Obwohl der Flughafen als Infrastrukturprovider nicht der Schadensverursacher ist, hat er für solche Fälle eine Notbereitschaft mit Dachdeckern verabredet, die Luftwirbelschleppenschäden an Dächern sofort beseitigen oder vorbeugende Maßnahmen nachrüsten.

Für die FDG-Belegschaft werden im Intranet oder durch Aushänge in den Verwaltungsgebäuden Informationen zu verschiedenen Umweltschutzthemen

bereitgestellt, etwa zum Strom- und Wassersparen, zur Abfallvermeidung u.v.m. Der Arbeitskreis „Umweltzertifizierung“ fungiert hier als Ansprechpartner für Fragen und Anregungen. Weiterhin verleiht das Unternehmen an die Beschäftigten Strommessgeräte und Zeitschaltuhren für die Analyse und Optimierung des eigenen Stromverbrauchs, betreibt eine App-gestützte Mitfahrerbörse („route D“) und stellt themenspezifische Fachmagazine kostenlos zur Verfügung. In speziellen Workshops werden die relevanten Fachabteilungen geschult.

Nach dem 1. April 2020 konnten wegen der Pandemie und der Kurzarbeit keine Nachhaltigkeits-Aktionen für die Beschäftigten der FDG durchgeführt werden.

10. Innovations- und Produktmanagement

Das Unternehmen legt offen, wie es durch geeignete Prozesse dazu beiträgt, dass Innovationen bei Produkten und Dienstleistungen die Nachhaltigkeit bei der eigenen Ressourcennutzung und bei Nutzern verbessern. Ebenso wird für die wesentlichen Produkte und Dienstleistungen dargelegt, ob und wie deren aktuelle und zukünftige Wirkung in der Wertschöpfungskette und im Produktlebenszyklus bewertet wird.

Wie unter Kriterium 4 ausgeführt, stellt die FDG als Infrastrukturprovider keine Produkte her, sondern stellt Dienstleistungen bereit. Gemäß der Vorgabe „Reduzierung des Energie- und Wasserverbrauchs, Reduzierung von Emissionen und Immissionen etc.“ werden permanent neue, zielführende und realisierbare Technologien getestet und implementiert.

Beispiele:

- Temperatursteuerung auf Basis von Wetterdaten des Deutschen Wetterdienstes in Teilen des Terminals, Erweiterung auf gesamten Terminal bis 2022
- Umrüstung auf LED-Beleuchtung
- Umstellung des Unternehmensfuhrparks auf Elektro- bzw. Hybridantriebe
- Installation großer Sonnenkollektorfelder auf dem Flughafengelände (in Kooperation mit den Düsseldorfer Stadtwerken)
- Installation von Sonnenkollektoren auf allen dafür geeigneten Gebäudedächern auf dem Flughafengelände
- Sukzessiver Ausbau der Infrastruktur zur Steigerung der Energie-Eigenversorgungsquote, etwa durch Blockheizkraftwerke, Absorptionskälteanlagen und weitere Solaranlagen
- Allgemeine technische und planerische Maßnahmen und Prozessanpassungen zur Reduzierung des Abfallaufkommens
- Anschluss des Airports an das zentrale Fernwärmenetz der Stadt

Düsseldorf

Darüber hinaus dient die Kooperation mit anderen Unternehmen und den Behörden im Rahmen meist kommunaler Umweltprojekte dem Erfahrungsaustausch und als „Ideeninput“. Die FDG ist grundsätzlich offen für neue und zielführende Technologien und Prozessanpassungen. Zusätzlich fördert die FDG das betriebliche Ideenmanagement. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eingeladen, über die eigenen Aufgaben hinaus mitzudenken und sich mit Ideen aktiv am Betriebsgeschehen zu beteiligen. Sie sollen damit zur Verbesserung der Dienstleistungen, zur Optimierung der Betriebsabläufe, zur Verbesserung der Zusammenarbeit und zur Sicherung und Stärkung der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens beitragen.

Ideen können sich beziehen auf:

- Vereinfachung und Erleichterung von Arbeitsmethoden und -verfahren
- Senkung der Kosten durch Einsparung an Material, Arbeitskraft oder Arbeitszeit
- Vermeidung und Verringerung von Kosten in Energie und Abfallwirtschaft
- Verhütung von Unfällen und Gesundheitsschäden bzw. Erhöhung der Arbeitssicherheit, des Gesundheits- und Umweltschutzes
- technische Optimierung von Fahrzeugen und Geräten
- Serviceverbesserungen
- Verbesserung der Ablauforganisation und Ordnung sowie der Verkehrsleistung

Ideen, die durchführbare Neuerungen oder Zustandsverbesserungen enthalten, werden prämiert. Die Höhe der Prämie bemisst sich entweder nach dem errechenbaren Nutzen der Verbesserung oder nach einer mit den Arbeitnehmern vereinbarten festgelegten Wertskala. Über die Anerkennung und Prämierung einer Idee entscheidet eine Bewertungskommission, die durch vier Betriebsratsmitglieder und vier von der Geschäftsführung benannte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besetzt ist.

Ein aktuelles Beispiel für eine unternehmensübergreifende Kooperation in Sachen Nachhaltigkeit ist die Anfang 2019 ins Leben gerufene „Düsselschmiede“: Gemeinsam mit vier anderen großen Düsseldorfer Unternehmen – die Düsseldorfer Messegesellschaft, die Rheinische Post Mediengruppe, die Stadtparkasse sowie die Stadtwerke Düsseldorf GmbH – hat die FDG eine Verbundinitiative gegründet, um sich den Herausforderungen einer wachsenden Stadt zu stellen.

Aus regionaler Verantwortung heraus begegnet die Düsselschmiede den immer stärker werdenden Umweltbelastungen mit innovativen Projekten, um den Verkehr zu entlasten und damit Emissionen langfristig zu reduzieren. Daher werden aktuell Projekte und Maßnahmen bearbeitet, wie z.B. eine App, die den täglichen Pendlerverkehr bündelt und effizienter gestaltet. Im Fokus stehen innovative Lösungen in den Bereichen Mobilität, Logistik und Digitalisierung.

Aufgrund der Pandemie ruhen derzeit die Aktivitäten der Düsselschmiede.

Quantifizierbare Daten zu den sozialen Auswirkungen werden nicht erhoben. Die beschriebenen technischen Innovationen haben aber offensichtlich keine sozialen Auswirkungen gehabt. Ökologische Auswirkungen werden im Rahmen der Kennzahlen wie z.B. der CO₂-Bilanz erfasst (siehe Kriterien 12 und 13).

Leistungsindikatoren zu Kriterium 10

Leistungsindikator EFFAS E13-01

Verbesserung der Energieeffizienz der eigenen Produkte im Vergleich zum Vorjahr. [Link](#)

Im Jahr 2020 wurden 21.638 t CO₂ Emissionen verursacht. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2019 von 39.546 t CO₂ ist dies eine Reduzierung um 45 %. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 3,19 kg CO₂. Pro Verkehrseinheit ist dies eine große Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Der Energieverbrauch des Flughafens ist nicht direkt Passagierabhängig, sondern vom Betrieb der Gebäude.

Leistungsindikator EFFAS V04-12

Gesamtinvestitionen (CapEx) in Forschung für ESG-relevante Bereiche des Geschäftsmodells, z. B. ökologisches Design, ökoeffiziente Produktionsprozesse, Verringerung des Einflusses auf Biodiversität, Verbesserung der Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen für Mitarbeiter und Partner der Lieferkette, Entwicklung von ESG-Chancen der Produkte, u. a. in Geldeinheiten bewertet, z. B. als Prozent des Umsatzes. [Link](#)

KPI wird nicht erfasst. Als Großflughafen und Verkehrsinfrastrukturprovider produziert der Düsseldorfer Flughafen Dienstleistungen und stellt die dafür notwendigen Systeme und Infrastrukturen zur Verfügung. Somit führt er keine eigene Forschung durch, sondern beteiligt sich in Entwicklungsprozessen.

KRITERIEN 11–20: Nachhaltigkeitsaspekte

Kriterien 11–13 zu UMWELTBELANGEN

11. Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen

Das Unternehmen legt offen, in welchem Umfang natürliche Ressourcen für die Geschäftstätigkeit in Anspruch genommen werden. Infrage kommen hier Materialien sowie der Input und Output von Wasser, Boden, Abfall, Energie, Fläche, Biodiversität sowie Emissionen für den Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen.

Zu Recht wird von Unternehmen heute umweltverantwortliches Handeln verlangt. Das gilt natürlich auch für Flughäfen.

Die bis März 2020 rund 600 Starts und Landungen am Düsseldorfer Flughafen erfordern eine leistungsfähige Infrastruktur, ein modernes, auch in Umweltfragen kompetentes Betriebsmanagement und einen verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Die wichtigsten für den Flughafenbetrieb eingesetzten natürlichen Ressourcen sind Wasser und Böden.

Wasser: Das von der FDG betriebene Entwässerungssystem umfasst ein rund 100 Kilometer langes Kanalnetz mit circa 3.600 Schachtbauwerken, drei Regenklär- und Regenrückhaltebecken, Pumpstationen und Abscheideranlagen sowie eine Fäkalientnahmestation für die Abwässer aus Fluggeräten. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes wird der Zustand der Entwässerungsleitungen und Schachtbauwerke regelmäßig kontrolliert. Schadstellen werden nach Größe und Umfang bewertet, klassifiziert und schnellstmöglich beseitigt.

Böden: Die kontinuierlichen Bautätigkeiten am Airport haben zum Teil Veränderungen der Landschaft z.B. in Form von Versiegelungen zur Folge. Diese werden an anderer Stelle ausgeglichen. Bodenaushub wird möglichst auf dem Gelände wieder verwertet.

Elektrizität Der Airport betreibt ein insgesamt 130 Kilometer langes 10kV Netzwerk mit einer Einspeisespannung von 110kV und einer Einspeiseleistung von max. 40 MVA. Zum Netz gehören 59 Substationen sowie 39 stationäre und zwei mobile Notstromgeneratoren, die zusammen auf eine Notstromleistung von 189,5 MW kommen. Neben dem störungsfreien Betrieb ist die

Hauptaufgabe der Abteilung Energiemanagement die Senkung des Energieverbrauchs (und damit die Verbesserung der CO₂-Bilanz des Airports) sowie die Steigerung der Eigenversorgungsquote.

Abfall: Jährlich fallen am Flughafen Düsseldorf zwischen 50 und 70 verschiedene Abfallarten an. Dazu zählen nicht gefährliche Abfälle wie etwa Papier oder Verpackungsmaterial ebenso wie gefährliche und überwachungsbedürftige Abfälle, also z.B. ölhaltige Betriebsmittel, Batterien, Farben, Lacke etc. Trennsysteme sind in den unterschiedlichen Bereichen des Flughafens eine Selbstverständlichkeit. Alle Abfallströme werden intern in jährlichen Abfallbilanzen erfasst. Als Abfallerzeuger setzt der Flughafen die strengen Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sowie nachgeregelter Verordnungen um, nach denen Abfälle erstens vermieden, zweitens verwertet und drittens ordnungsgemäß und schadlos beseitigt werden müssen. In den letzten Jahren lag die Verwertungsquote bei durchschnittlich 80 %.

Die Ressourcenverbräuche für den Berichtszeitraum und die daraus resultierenden CO₂-Emissionen sind den Kriterien 11 bis 13 sowie den zugehörigen Leistungsindikatoren zu entnehmen.

12. Ressourcenmanagement

Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und quantitativen Ziele es sich für seine Ressourceneffizienz, insbesondere den Einsatz erneuerbarer Energien, die Steigerung der Rohstoffproduktivität und die Verringerung der Inanspruchnahme von Ökosystemdienstleistungen gesetzt hat, welche Maßnahmen und Strategien es hierzu verfolgt, wie diese erfüllt wurden bzw. in Zukunft erfüllt werden sollen und wo es Risiken sieht.

Als eine der wesentlichen gesellschaftlichen Aufgaben unserer Zeit spielt der Umwelt- und Klimaschutz am Düsseldorfer Airport seit langem eine zentrale Rolle. Die FDG hat sich das Ziel gesetzt, die Einwirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten – durch die Minimierung von Emissionen, Rohstoff- und Energieeinsatz, durch die Vermeidung, Verwertung oder umweltfreundliche Beseitigung von Abfällen und durch die Nutzung erneuerbarer Ressourcen.

Umwelt- und Klimaschutz versteht die FDG dabei als kontinuierlichen Prozess, bei dem alle Anlagen und Verfahren permanent kritisch überprüft und möglichst umweltfreundlich weiterentwickelt werden. Dabei setzen wir auf innovative Technologien.

Seit 2010 erstellt der Flughafen eine jährliche CO₂-Bilanz, die er auch durch

das international anerkannte Programm „Airport Carbon Accreditation (ACA)“ zertifizieren lässt (siehe Kriterium 1).

Der Flughafen hat sich mittel- und langfristig folgende Ziele gesetzt:

- Reduzierung der CO₂-Emissionen auf die Hälfte bis 2030,
- CO₂-Neutralität des Airports bis 2035, damit Übereinstimmung mit dem Ziel der Stadt Düsseldorf,
- bis 2050 die CO₂-Emissionsfreiheit (siehe Pkt. 1, „Net Zero“).

Zum Erreichen dieser Ziele erstellt die FDG voraussichtlich bis Ende 2021 einen Masterplan. Damit kommt die FDG ihrem Anspruch nach, die steigende Mobilitätsnachfrage der Gesellschaft mit dem Schutz unseres Klimas in Einklang zu bringen.

Der absolute CO₂-Ausstoß (Scope 1 und Scope 2) ist im Vergleich zum Vorjahr um 17.907,48 t auf 21.638,13 t gesunken. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2019 von 39.545,61 t CO₂ ist dies eine Reduzierung um 45,3 %. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 3,19 kg CO₂. Pro Verkehrseinheit ist dies eine große Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Der Energieverbrauch des Flughafens ist nicht direkt Passagierabhängig, sondern vom Betrieb der Gebäude.

Elektrizität: Beim Stromverbrauch kann der Airport direkt nur auf die Verbräuche der FDG und ihrer Unternehmenstöchter Einfluss nehmen. Die Verbräuche der am Airport ansässigen Unternehmen können nur indirekt beeinflusst werden.

Die Maßnahmen umfassen vier Handlungsfelder:

- Energieversorgung: Der Airport nutzt regenerative Energien wie Solarkraft zur Energieerzeugung und -versorgung.
- Gebäudetechnik: Intelligent klimatisierte Gebäude und energetisch optimierte Neubauprojekte garantieren einen geringen Energieverbrauch.
- Mobilität: Umstellung der Fahrzeuge auf dem Vorfeld auf alternative Antriebe, Ausbau und Umstellung auf Elektromobilität bzw. alternative Kraftstoffe.
- Flughafenspezifische Anlagen: Umstellung der Beleuchtung im Terminal, in den Parkhäusern und auf dem Vorfeld mit energiesparender LED-Technologie, Optimierung von Gepäckförderanlagen.

Der Energieverbrauch ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken (von 117.220.762 kWh auf 88.537.270 kWh).

Seit Jahren werden sukzessive Leuchtmittel auf LED umgerüstet. 2019 wurde mit der Umrüstung der Vorfeldbeleuchtung auf LED begonnen, dieses wurde 2020 fortgeführt. So wurden beispielsweise die Beleuchtung in der Lärmschutzhalle und die Hindernisfeuer auf LED umgestellt. Aber vor allem durch den pandemiebedingten Rückgang des Verkehrs lassen sich für das Jahr

2020 deutlich geringere Verbräuche feststellen. Das liegt neben den passagierabhängigen Einsparungen, wie seltener laufende Gepäckbänder o.ä., vor allem an der Schließung von Flugsteigen und an den geschlossenen Geschäften und Lokalitäten im Terminal.

Der Flughafen setzt verstärkt auf neue umweltfreundliche Technologien und unterstreicht somit sein ökologisches Engagement. Da die dienstlichen Pkw-Fahrten wegen der räumlichen Begrenztheit des Flughafengeländes in der Regel eine Reichweite von unter 20 Kilometer haben, bietet sich hier die Elektromobilität an. Der Fuhrpark besteht aus rund 570 Einheiten, von denen mittlerweile rund 150 Einheiten einen Elektroantrieb haben. In 2019 wurden zunächst zwei Vorfeldbusse mit Elektroantrieb angeschafft, um Erfahrungen zu sammeln. So haben 80 PKWs, zwei Busse, 54 Schlepper und darüber hinaus 14 Sondergeräte einen E-Antrieb. Der Markt für Spezialfahrzeuge und Spezialgerät wird laufend beobachtet, um mittel- und langfristig auch hier auf alternative Antriebe zu wechseln, wo dies betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Die Poolfahrzeuge in der Verwaltung sind bereits seit 2014 vollständig auf Elektroantrieb umgestellt. Bis 2030 sind 50, bis 2050 sind 100 % geplant. Dienstwagen werden nach ökologischen Gesichtspunkten ausgewählt, d.h. dass der CO₂-Ausstoß für die Modell- und Fahrzeugwahl ein wesentliches Auswahlkriterium ist. Seit 2020 werden neue Dienstwagen nur noch als Hybrid- oder Elektrofahrzeug angeschafft.

Auch die dafür erforderliche Infrastruktur in Form von Ladesäulen wird vom Flughafen auch auf den öffentlichen Parkflächen sukzessive geschaffen. In drei Parkhäusern sowie der Tiefgarage der Verwaltung bietet der Flughafen den Besuchern 31 Ladeplätze für Elektroautos an. Der Ausbau von weiteren Ladestationen ist in Planung für 2021. Es sollen dann insgesamt 86 Ladestationen zur Verfügung stehen. Durch die Bereitstellung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur unterstützt der Flughafen auch die Bemühungen der ansässigen Dienstleistungsunternehmen wie zum Beispiel Abfertigungs- oder Handlingsunternehmen, ihre Fahrzeuge und Geräte auf Stromantrieb umzustellen. Zusätzlich stehen für die Beschäftigten Dienstfahräder für Fahrten auf dem Flughafengelände bereit.

Wasser: Ein umfassendes Management betreibt die FDG beim Umgang mit Brauch- und Oberflächenwasser. Dafür verfügt der Airport über ein 60 Kilometer langes Entwässerungssystem, von dem allein 51 Kilometer auf das Regen- und Mischwassernetz entfallen. Damit keine Abwässer unkontrolliert in den Boden und somit in das Grundwasser gelangen, wird das Kanalnetz regelmäßig kontrolliert und dabei entdeckte Schäden umgehend saniert. Niederschläge auf den öffentlichen Straßen und Flächen am Flughafen werden in das städtische Kanalnetz geleitet. Niederschläge von den Vorfeldflächen und dem Bahnsystem fließen zunächst durch Stauraumkanäle in Regenklärbecken. In den Klärbecken halten Leichtflüssigkeitsabscheider eventuelle Verunreinigungen durch Kerosin, Treibstoffe oder Öle zurück. Neben den Abwässern aus Niederschlägen fallen speziell in den Bereichen der

Vorfeldflächen und des Bahnsystems auch Abwässer an, die durch den Einsatz betrieblich erforderlicher Substanzen verunreinigt werden. Ein Beispiel hierfür ist die Flugzeugenteisung, die kurz vor dem Start auf extra dafür ausgewiesenen Flächen stattfindet und verhindern soll, dass sich Eis an den Tragflächen oder auf dem Leitwerk absetzt. Dabei entstehen Abwässer mit Enteisungsmitteln in unterschiedlicher Konzentration. Da die Einleitung von Enteisungsmitteln in einen unmittelbar am Flughafengelände entlang laufenden Baches vermieden werden soll, wird in den Wintermonaten das Abwasser auf den chemischen Parameter Total Organic Carbon (TOC) untersucht. Der TOC-Gehalt wird an allen Regenklärbecken kontinuierlich gemessen. Bei einer Überschreitung des Grenzwertes von 40 mg/l wird automatisch das Abwasser in die Schmutzwasserkanalisation der Stadt Düsseldorf geleitet. Auch die Qualität des Grundwassers wird regelmäßig kontrolliert. Dabei werden an den knapp 90 Grundwassermessstellen Proben entnommen und auf bestimmte Parameter hin untersucht. Die Qualitätsprüfung erfolgt zum einen in Hinblick auf die Trinkwasserschutzverordnung, zum anderen werden spezifische Parameter wie Kohlenwasserstoffe, chlorierte Kohlenwasserstoffe und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe kontrolliert.

Für Störfälle mit wassergefährdenden Stoffen verfügt die Flughafenfeuerwehr über ein spezielles Umweltfahrzeug, zu dessen Ausrüstung u.a. Ölbindemittel, Pumpen und Behälter zur Aufnahme von flüssigen und festen Stoffen gehören. Oberstes Ziel bei solchen Einsätzen ist, eine Ausbreitung des ausgetretenen Stoffes zu verhindern. Dazu werden spezielle Bindemittel in pulver- oder flüssiger Form eingesetzt. Außerdem können Kanäle, Schachtbauwerke und Entwässerungsleitungen abgesperrt werden, um die Ausbreitung wassergefährdender Stoffe zu verhindern. Die aufgeführten Maßnahmen dienen zur Abwehr betriebsbedingter Risiken wie etwa der Freisetzung von Kerosin und Öl.

Der Wasserverbrauch ist im Vergleich zum Vorjahr von 482.129 m³ auf 243.845 m³ stark gesunken. Grund hierfür ist einmal der im Vergleich zu 2019 durch die Pandemie starke Passagiereinbruch von 19 Millionen auf 6,6 Millionen Passagiere in 2020 (- 74,2 %) sowie der geringere Wasserverbrauch bei den Baustellen.

Böden: Durch Baumaßnahmen auf dem Flughafengelände kommt es immer wieder zu zeitweiligen oder dauerhaften Bodenversiegelungen. Um diese Eingriffe in Natur und Landschaft ausgleichen, richtete die FDG als eines der ersten Düsseldorfer Unternehmen ein „Ökokonto“ ein, das in Absprache mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadtverwaltung Düsseldorf verwaltet wird. Dieses Konto umfasst Flächen auf dem Flughafengelände, in Düsseldorf und im Kreis Mettmann, die der Flughafen gekauft beziehungsweise gepachtet hat, um sie ökologisch aufzuwerten. Insgesamt hat der Düsseldorfer Flughafen eine Fläche von 311.000 m² durch Aufforstungen, Feldgehölzpflanzungen, die Anlage von Sukzessionsflächen, Feuchtmulden, Obst- und Wildwiesen sowie

durch Renaturierungsmaßnahmen an Gewässern ökologisch aufgewertet. Der Flughafen Düsseldorf betreibt aktiv ein Bodenmanagementsystem, indem die bei Baumaßnahmen anfallenden Aushubmassen klassifiziert und nach Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen möglichst auf dem eigenen Gelände wiederverwertet werden. Ziel ist eine hohe Ressourcenschonung durch den Einsatz von Recyclingmaterial und die Vermeidung unnötiger Transporte zur Entsorgung.

Biodiversität: Neben den oben genannten Kompensationsmaßnahmen (Nutzflächenausgleich) hat der Düsseldorfer Flughafen seit 2005 eigene Bienenstöcke, die zur Steigerung der lokalen Biodiversität beitragen. Im Frühjahr 2020 wurde eine ca. 7.000 qm große Freifläche mit Wildblumen angelegt („Bienenweide“). Der bei den jährlichen Honigernten (Tracht) anfallende Honig wird durch zwei unabhängige Fachlabore hinsichtlich einer möglichen Belastung mit Schwermetallen und Kohlenwasserstoffen sowie seiner Übereinstimmung mit den Anforderungen der deutschen Honigverordnung und den Qualitätskriterien des Deutschen Imkerbundes überprüft. Eine Belastung des Düsseldorfer Flughafenhonigs wurde seit Beginn des Projekts nicht festgestellt.

Abfall: Im Rahmen des Abfallmanagements prüft der Airport kontinuierlich, wie sich Abfall weiter reduzieren oder die Verwertungsquote über geeignete Entsorgungswege und Anlagen steigern lässt. So werden z.B. die Konfiskate, wie Duschgels oder Brotaufstriche aus der Personen- und Warenkontrolle, durch die Jugendberufshilfe Düsseldorf sortiert und ungeöffnete Waren an die „Tafeln“ und Obdachloseninstitutionen weitergegeben.

Die Erfassung und Kategorisierung der am Airport anfallenden Abfallarten erfolgt nach der deutschen Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV). Das Ziel ist, das Risiko der Freisetzung umweltgefährdender Stoffe (z.B. Batteriesäuren, Reinigungs- und Desinfektionsmittel, Farben und Lacke etc.) sowie Infektionsgefahren durch erkrankte Personen, Tiere und Abfälle aus der Kabinen- und Frachtraumreinigung zu vermeiden.

Die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften wird durch die FDG regelmäßig und durch die zuständigen Behörden stichprobenartig überprüft. Anlagen nach AwsV (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) wurden in ein Anlagenkataster übernommen, die Anlagen werden regelmäßig kontrolliert.

Seit April 2019 setzt die FDG GmbH ein Recyclingpapier ein, das FSC zertifiziert ist und mit dem EU-Ecolabel sowie dem Blauen Engel gekennzeichnet ist. Im Vergleich zum Vorjahr konnte 2020 der Papierverbrauch um 800.000 Blatt reduziert werden. Dieses lag an der durch die Pandemie bedingten Kurzarbeit und dem Arbeiten in Telearbeit. Neue digitale Workflows sparen ebenfalls zusätzlich Papier ein. 2020 wurden u.a. die Workflows für Fahrtkostenanträge und Personalanforderungen eingeführt.

Das Unternehmen hat das Ziel, durch jährliche Schulungen die neuen Auszubildenden für die unterschiedlichen Nachhaltigkeitsthemen wie z.B. Entsorgung, Arbeitssicherheit, Umweltschutz zu sensibilisieren und ihnen die entsprechenden Ansprechpartner vorzustellen (Ziel-Erreichungsgrad 100%).

Das Gesamtgewicht des Abfalls hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 5.392,59 t (ohne Baumaßnahmen) auf 2.294,84 t reduziert. Die Verwertungsquote ist mit 85 % fast auf dem Vorjahresniveau (2019: 82 %).

Wie in den Kriterien 1 und 10 beschrieben, strebt die FDG eine Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und eine Verringerung des Abfallaufkommens mit einer Steigerung der Recyclingquote an. Da der Wasserverbrauch und das Abfallaufkommen vom Passagieraufkommen und von den Baumaßnahmen abhängt, können keine quantitativen Ziele definiert werden.

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 11 bis 12

Leistungsindikator EFFAS E04-01
Gesamtgewicht des Abfalls. [Link](#)

24.326,29 t (mit Baumaßnahmen), 2.294,84 t (ohne Baumaßnahmen)

Leistungsindikator EFFAS E05-01
Anteil des gesamten Abfalls, der recycelt wird. [Link](#)

15.579,35 t, Verwertungsquote 64 %, Verwertungsquote ohne
Baumaßnahmen: 85 %

Leistungsindikator EFFAS E01-01
Gesamter Energieverbrauch. [Link](#)

88.537.270 kWh

13. Klimarelevante Emissionen

Das Unternehmen legt die Treibhausgas(THG)-Emissionen entsprechend dem Greenhouse Gas (GHG) Protocol oder darauf basierenden Standards offen und gibt seine selbst gesetzten Ziele zur Reduktion der Emissionen an.

Die FDG hat 2011 im Rahmen ihrer Aktivitäten um Nachhaltigkeit für das Jahr

2010 eine CO₂-Zertifizierung nach dem ACI (Airport International Council) Programm „Airport Carbon Accreditation Scheme“ in der Akkreditierungsstufe Level 1 Mapping erhalten (siehe Kriterium 1). In den Jahren 2012 bis 2014 konnte die CO₂-Zertifizierung für die Stufe 2 „Reduction“ erzielt werden. Zusätzlich zu den Anforderungen von Stufe 1 „Mapping“ (Einreichen eines geprüften CO₂-Fußabdrucks für das Jahr 2011) wurde die Entwicklung eines CO₂-Managementplans im Hinblick auf ein zu vereinbarendes Emissionsreduzierungsziel und die kontinuierliche Verringerung des Emissionslevels vorgelegt. Im Jahr 2016 wurde für das Betrachtungsjahr 2015 Level 3 „Optimisation“ erreicht. Seit 2016 wird Level 3 gehalten.

Der absolute CO₂-Ausstoß (Scope 1 und Scope 2) ist im Vergleich zum Vorjahr um 17.907,48 t auf 21.638,13 t gesunken. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2019 von 39.545,61 t CO₂ ist dies eine Reduzierung um 45,3 Prozent (vgl. Kriterium 12).

Die Hauptemissionsquellen in Scope 1 sind die Blockheizkraftwerke (BHKW) mit 11.987,30 t CO₂ im Berichtsjahr. Hinzu kommen mobile Quellen, primär Kraftfahrzeuge mit 1.429,57 t CO₂.

Als Herausforderungen in Scope 1 sehen wir die Umstellung der BHKW auf regenerative Energie. Bei den Fahrzeugen am Flughafen besteht die Herausforderung, die Spezialfahrzeuge auf Elektromobilität umzustellen. Das Heizwerk 3 ist in 2020 an die Fernwärme angeschlossen worden und hat deshalb keine CO₂ Emissionen mehr.

Die indirekten Emissionen in Scope 2 in Form von Stromzukauf lagen bei 8.221,26 t CO₂. Im Jahr 2022 wird eine Umstellung auf Grünstrom erfolgen, so dass diese CO₂ Emissionen wegfallen.

Sämtliche Teilnahmestufen des ACI-Programms verlangen, dass der Flughafen seinen CO₂-Abdruck und seinen CO₂-Managementplan in regelmäßigen Abständen von einem unabhängigen Dritten prüfen lässt, der für die Durchführung dieser Prüfung entsprechend qualifiziert ist. Definition und Ermittlung des CO₂-Footprints basieren auf dem GHG-Protokoll (Treibhausgasprotokoll), das vom Weltwirtschaftsrat für nachhaltige Entwicklung (WBSCD) und dem Weltressourceninstitut (WRI) herausgegeben wurde. Dem Konzept des GHG-Protokolls entsprechend werden die Emissionen in drei Bereichen, den sogenannten Scopes, erfasst. Unter Berücksichtigung der besonderen Situation eines Flughafens werden die Emissionen unterteilt in

1. direkte, vom Flughafenbetreiber selbst verursachte Emissionen (Scope 1),
2. Emissionen, die bei der Produktion von für den Flughafenbetrieb benötigter, extern produzierter und vom Flughafen gekaufter Energie entstehen (Scope 2),
3. Emissionen, die zwar am Flughafen entstehen, auf die der Flughafenbetreiber aber keinen unmittelbaren Einfluss hat (Scope 3).

Der Flughafen hat sich folgende Ziele gesetzt:

- Reduzierung der CO₂-Emissionen auf die Hälfte bis 2030,
- CO₂ -Neutralität des Airports bis 2035, damit Übereinstimmung mit dem Ziel der Stadt Düsseldorf,
- bis 2050 die CO₂-Emissionsfreiheit (siehe Pkt. 1, „Net Zero“).

Zum Erreichen dieser Ziele erstellt die FDG voraussichtlich bis Ende 2021 einen Masterplan.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 13

Leistungsindikator EFFAS E02-01

Gesamte THG-Emissionen (Scope 1, 2, 3). [Link](#)

Es werden nur Kohlendioxidemissionen betrachtet:

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 113.884,58 t CO₂ emittiert. Scope 1:

13.416,87 t, Scope 2: 8.221,26t, Scope 3: 92.246,45 t (ohne landseitigen Verkehr)

Kriterien 14–20 zu GESELLSCHAFT

Kriterien 14–16 zu ARBEITNEHMERBELANGEN

14. Arbeitnehmerrechte

Das Unternehmen berichtet, wie es national und international anerkannte Standards zu Arbeitnehmerrechten einhält sowie die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen und am Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens fördert, welche Ziele es sich hierbei setzt, welche Ergebnisse bisher erzielt wurden und wo es Risiken sieht.

Mit rund 21.000 Beschäftigten ist der Düsseldorfer Airport (einschließlich Airport City) die größte Arbeitsstätte in der Landeshauptstadt und eine der größten in Nordrhein-Westfalen (letzte Erhebung 2018). Einschließlich aller Tochterunternehmen hat die Flughafen Düsseldorf GmbH 2.078 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 80 Auszubildende (Stichtag 31.12.2020). Das Unternehmen ist ausschließlich in Deutschland tätig und betreibt keine Niederlassungen, Tochtergesellschaften oder ähnliches im Ausland.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband NRW (KAV) und wendet die Tarife des öffentlichen Dienstes (TVöD-F) an. Die Standards hinsichtlich der Arbeitnehmerrechte richten sich nach der deutschen Gesetzgebung. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden durch 17 Mitglieder des Betriebsrats, durch die Schwerbehindertenvertretung sowie im Aufsichtsrat vertreten. Darüber hinausgehende Regelungen werden in Betriebsvereinbarungen getroffen, wie zum Beispiel Möglichkeiten zur Altersteilzeit oder die Zahlung eines übertariflichen Urlaubsgeldes.

Die Fluktuationsquote lag im Jahr 2020 weiterhin auf einem niedrigen Niveau bei 3,45 Prozent und hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur leicht erhöht (2019: 3,08%).

Um die Leistungsfähigkeit ihrer Beschäftigten zu erhalten und zu stärken, setzt die FDG auf ein vorsorgendes Gesundheitsmanagement. Dabei liegt der Fokus auf einer angemessenen Gestaltung der Arbeit einschließlich der Arbeitsplätze, auf der Vermeidung von Gefährdungen am Arbeitsplatz und auf der Vorbeugung von Unfällen.

Arbeitsschutz: Der Unternehmensbereich „Arbeitssicherheit“ entwickelt, implementiert und überwacht die Einhaltung von Unfallverhütungsvorschriften unter strikter Beachtung der gesetzlichen Arbeitsschutzregeln. Die FDG strebt dabei in ihren einzelnen Bereichen eine möglichst geringe Unfallquote an. Positiv ist die Unfallentwicklung die, wie auch die Jahre davor, einem sehr niedrigen Niveau lag. Die Zahl der Gesamtunfälle lag mit 114 Wege- und Betriebsunfälle weit unter dem Vorjahresniveau (2019: 206), was unter anderen auch der Kurzarbeit im Konzern zuzuschreiben ist.

Im Berichtsjahr hatte der Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion mit dem Corona-Virus oberste Priorität. Binnen kürzester Zeit hat der Flughafen Hygiene-Schutzmaßnahmen für Passagiere und Beschäftigte umgesetzt und die Infrastruktur den neuen Hygienebedürfnissen angepasst. Innerhalb weniger Tage wurde ein funktionsbereites behördliches Corona-Testzentrum in der Ankunftsebene gebaut.

Seit 2020 werden verschiedene E-Learning-Schulungen wie z.B. in den Bereichen Arbeitssicherheit und Telearbeit als Zusatzangebot zu den erforderlichen Unterweisungen wie z.B. Brandschutz oder Luftsicherheitsschulung angeboten.

Betriebliches Gesundheitsmanagement: Als betrieblichen Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit der Beschäftigten betreibt der Airport ein betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM). Es werden verschiedene Handlungsfelder und Maßnahmen angeboten: Das Angebot des BGM umfasst sowohl vom Airport bezuschusste Sportkurse aber auch zahl reiche Gesundheitsuntersuchungen (z.B. Darmkrebs- und Diabetes Früherkennung, Hauscreenings) und Impfungen, die in der Regel in Kooperation mit verschiedenen Krankenkassen und der B·A·D Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH angeboten werden. Außerdem werden Hör- und Sehhilfen bezuschusst. Neben aktiver Gesundheitsförderung und Präventionsangeboten bietet der Flughafen auf dem Gelände zahlreiche Betriebssportmöglichkeiten und ein eigenes Fitnessangebot mit einem kompetenten Trainerteam an. Wegen der Pandemie konnten 2020 nur wenige Maßnahmen wie z.B. eine Gripeschutzimpfung durchgeführt werden.

Für Führungskräfte gibt es seit Ende 2019 spezielle Weiterbildungsangebote wie z.B. Gesunde Führung oder Suchtprävention, zu der alle Führungskräfte aufgefordert sind teilzunehmen.

Für Beschäftigte in schwierigen in beruflichen und persönlichen Lebenslagen wird eine anonyme und vertrauliche Sozialberatung angeboten.

Über das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) unterstützt die FDG langzeiterkrankte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Wiederherstellung ihrer Arbeitsfähigkeit und dem Erhalt ihres Arbeitsplatzes.

Mit dem Programm „Umweltscouts“ soll der Nachhaltigkeitsgedanke und das Bewusstsein für Klima- und CO₂-Themen in der Belegschaft vertieft werden. Die Scouts werden zweimal pro Jahr geschult. Sie fungieren in den einzelnen Fachabteilungen als Multiplikator und stellen den Erfahrungsaustausch sicher. Zudem wird Optimierungspotential flächendeckender erkannt und durch kurze Kommunikationswege schneller vorangetrieben.

Im Rahmen der „Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz“ haben sich zwei Auszubildende berufsbegleitend bei der IHK Düsseldorf als „Energie-Scouts“ zu den Themen Energie- und Ressourceneffizienz qualifizieren lassen. Mithilfe dieses Wissens sollen die jungen Mitarbeiter nun als "Energie-Scouts" in ihren Unternehmen helfen, Energieeinsparpotenziale zu erkennen, Ideen zu verfolgen und Verbesserungen anzuregen.

Zusätzlich fördert die FDG das betriebliche Ideenmanagement. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen dazu angeregt werden, über die eigenen Aufgaben hinaus mitzudenken und sich mit Ideen aktiv am Betriebsgeschehen zu beteiligen (vergleiche Kriterium 10).

Da das Unternehmen als Institution der öffentlichen Daseinsvorsorge ortsgebunden ist, besteht grundsätzlich kein Risiko einer Standortverlagerung. Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen können aber sowohl auf der Angebots- als auch der Nachfrageseite das wirtschaftliche Handeln beeinflussen.

Wegen der Pandemie und der Kurzarbeit ab dem 1.4.2020 konnten in Ergänzung zu den oben aufgeführten Zielen keine weiteren Ziele bzw. ein geplanter Zeitpunkt der Zielerreichung festgelegt werden.

15. Chancengerechtigkeit

Das Unternehmen legt offen, wie es national und international Prozesse implementiert und welche Ziele es hat, um Chancengerechtigkeit und Vielfalt (Diversity), Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Mitbestimmung, Integration von Migranten und Menschen mit Behinderung, angemessene Bezahlung sowie Vereinbarung von Familie und Beruf zu fördern, und wie es diese umsetzt.

Zur Gewährleistung der gesetzlich vorgeschriebenen Gleichstellung von Frauen und Männern wurde bereits 1996 eine Betriebsvereinbarung mit der Arbeitnehmervertretung geschlossen, die bei der Vergabe von Ausbildungsplätzen, Führungs- und sonstigen Positionen die Gleichbehandlung von Frauen und Männern vorschreibt. Generell strebt die Flughafen Düsseldorf GmbH ein ausgewogenes Verhältnis zwischen weiblichen und

männlichen Arbeitnehmern an.

Der Aufsichtsrat der FDG hat durch Beschlussfassung vom 29. Juni 2020 als Zielgröße für die Aufsichtsratszusammensetzung einen Frauenanteil von 20 % festgelegt. Die Geschäftsführung legte durch Beschlussfassung am gleichen Tag die Zielgröße für die 1. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung mit 26,7 % und für die 2. Führungsebene mit 27,3 % fest. Die Frist für die Erreichung der vorgenannten Zielgrößen wurde einheitlich auf den 30. Juni 2022 festgelegt.

Dass Frauen und Männer bei gleicher Arbeit auch gleich bezahlt werden, ist für die FDG eine Selbstverständlichkeit. Der Airport legt großen Wert auf familienfreundliche Arbeitszeitlösungen. Sofern es mit den betrieblichen Anforderungen vereinbar ist, haben die Mitarbeitenden die Möglichkeit zur Teilzeitarbeit sowie eine mehrmonatige Elternzeit zu nehmen. Ein finanzieller Zuschuss zur Kinderbetreuung von monatlich bis zu 75 Euro soll die bessere Vereinbarkeit von Elternschaft und Beruf ermöglichen.

Im Rahmen seiner Bemühungen um eine Work-Life-Balance kommt der Airport seiner Belegschaft auch bei der Arbeitszeitgestaltung entgegen. So wurde Ende 2017 die sogenannte „alternierende Telearbeit“ eingeführt. Dabei können die Arbeitnehmer bis zu 20 % ihrer individuellen Arbeitszeit zu Hause erledigen, vorausgesetzt die Arbeitsaufgabe lässt dies zu und der heimische Arbeitsplatz entspricht den Vorgaben des Arbeitgebers hinsichtlich des Arbeits-, Gesundheits- und Datenschutzes. Der Anteil der Telearbeit wurde 2020 pandemiebedingt zur Verringerung des Ansteckungsrisikos auf zeitweise 100 % erhöht. Ebenso sind flexible Arbeits- und Teilzeitregelungen möglich. Davon profitieren insbesondere die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zu Hause Kinder oder Angehörige betreuen. Für sie, aber auch für Kolleginnen und Kollegen mit sonstigen, finanziellen, seelischen oder gesundheitlichen Problemen hat das Unternehmen fachkundige Berater eingestellt, die in vertraulichen Gesprächen individuelle Lösungen mit den betroffenen Kolleginnen und Kollegen suchen.

16. Qualifizierung

Das Unternehmen legt offen, welche Ziele es gesetzt und welche Maßnahmen es ergriffen hat, um die Beschäftigungsfähigkeit, d. h. die Fähigkeit zur Teilhabe an der Arbeits- und Berufswelt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu fördern und im Hinblick auf die demografische Entwicklung anzupassen, und wo es Risiken sieht.

Die FDG hat 2.078 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in über 100 verschiedene Berufs- und Tätigkeitsfeldern. Um ihre Innovationskraft, ihre Leistungsfähigkeit und ihre Servicebereitschaft zu erhalten, wurden Rahmenbedingungen

geschaffen, die attraktiv, zukunftsfähig und von Verantwortung geprägt sind: Möglichkeiten zur flexiblen Arbeitsgestaltung, individuelle Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten, eine aktive Gesundheitsvorsorge und einen umfassenden Arbeitsschutz. Eines der zentralen strategischen Ziele des Unternehmens ist die Steigerung seiner Arbeitsgeberattraktivität. Die dahinter stehende Absicht ist:

- Erhalt und Weiterentwicklung der Fachkompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ans Unternehmen
- Abmildern des demografischen Wandels
- Akquisition von qualifizierten Mitarbeitern

Schutz vor Corona

Im Berichtsjahr hatte der Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion mit dem Corona-Virus oberste Priorität.

Als Ende Februar 2020 absehbar wurde, dass es sich bei den zunehmenden Corona-Infektionen um eine Pandemie handeln könnte, wurde frühzeitig am Flughafen Düsseldorf ein COVID-19 Koordinierungsstab einberufen, der in regelmäßigen und bedarfsaktuellen Abständen entschieden hat, welche Maßnahmen im Sinne des Infektionsschutzes zu ergreifen sind. Binnen kürzester Zeit hat die FDG Hygiene-Schutzmaßnahmen für Passagiere und Beschäftigte umgesetzt und die Infrastruktur den neuen Hygienebedürfnissen angepasst.

Um die Mitarbeitenden auch während der Kurzarbeit und im Homeoffice zu informieren, wurden verschiedene Kommunikationskanäle genutzt. So gab es beispielsweise über die App „DUStogo“ regelmäßige Corona-Updates, es wurden Merkblätter und Plakate verteilt sowie eLearnings angeboten. Den Beschäftigten wurden Mund-Nase-Masken zur Verfügung gestellt.

Bei Beschäftigten mit Kundenkontakt erfolgten weitere Maßnahmen, wie das Aufstellen von Plexiglaswänden oder Abstandsmarkierungen in den Terminals.

In der Ankunftsebene wurde Innerhalb von wenigen Tage ein funktionsbereites behördliches Corona-Testzentrum aufgebaut.

Weiterbildung

Die digitale Transformation rückt zudem das „lebenslange Lernen“ zunehmend in den Fokus der Mitarbeiterentwicklung. Die FDG bietet individuelle interne und externe Möglichkeiten zur Erweiterung der fachlichen und persönlichen Kompetenzen. Das gilt sowohl für rein private als auch flughafen- bzw. arbeitsplatzbezogene Weiterbildungsmaßnahmen. Voll- wie Teilzeitbeschäftigte haben die Möglichkeit zu Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen. Mit dem Wandel in der Arbeitswelt gehen aber auch veränderte Ansprüche an Führung sowohl auf fachlicher als auch auf personeller Ebene einher.

Führungskräfteentwicklung ist daher ein entscheidender Baustein unserer Qualifizierungsstrategie. Im Mittelpunkt stehen unser Weiterbildungsprogramm

DUS Leadership und das speziell für den Flughafen Düsseldorf zugeschnittene Talentprogramm DUSnext. Dieses richtet sich an unseren Nachwuchs, den wir so auf ein verantwortungsvolles und breites Aufgabenspektrum am Flughafen umfassend vorbereiten wollen. Je nach Bedarf sind interne fachspezifische Weiterbildungen möglich und werden vom Unternehmen gefördert. Dazu gehören beispielsweise Weiterbildungen zum Abfall- oder Gewässerschutzbeauftragten, zum Gesundheitsmanagement, zur Digitalisierung u.v.m.

Wegen der Corona-Pandemie wurden nur noch gesetzlich vorgeschriebene bzw. absolut betriebsnotwendige Seminare und Weiterbildungen durchgeführt. Als besonderes Angebot wurde während der Kurzarbeit für alle Beschäftigten eine Webinar-Reihe zu Themen wie Virtual Reality, Design Thinking und anderen innovativen Themen durchgeführt. Für die Flughafenmitarbeiter und -mitarbeiterinnen sind diverse Schulungen obligatorisch, etwa zum Verhalten auf dem Vorfeld, zum Brandschutz oder zur Compliance.

Die durchschnittlichen Trainingsausgaben lagen 2020 bei 286 €/Mitarbeitenden und sind im Vergleich zu 2019 gesunken (2019: 660 €).

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die ihr Verständnis für Arbeitsinhalte und -abläufe in den Fachabteilungen des Unternehmens erweitern möchten, gibt es seit einigen Jahren das „Job-Shadowing“-Programm.

Ausbildung

Die Berufsausbildung beim Airport hat traditionell einen erstklassigen Ruf, viele Führungskräfte haben Professuren bzw. Dozentenstellen in den umliegenden Hochschulen und Handwerkskammern.

Der Arbeitsplatz am Airport ist vergleichsweise sicher, und in der Regel werden Auszubildende nach ihrer Lehre übernommen. Entsprechend groß ist die Nachfrage nach Ausbildungs- und Praktikumsplätzen am Airport.

Um dem Risiko eines Fachkräftemangels rechtzeitig entgegenzuwirken, nimmt die FDG zur Nachwuchsgewinnung regelmäßig an externen Informationsveranstaltungen teil.

Dabei wird nicht nur das Ausbildungsangebot der FDG vorgestellt, sondern es soll insbesondere bei Jugendlichen das Interesse für technische Berufe geweckt werden.

Die FDG bildet in 11 verschiedenen Ausbildungs- und Dualen Studienrichtungen aus. Am 1. September 2020 starteten 19 junge Frauen und Männer eine Ausbildung, 2 starteten ein Duales Studium. Insgesamt beschäftigte die FDG 2020 71 junge Menschen in der Ausbildung (Stichtag 1.9.2020). 2019 wurde der Flughafen Düsseldorf mit der Verleihung des „Azubi-Siegels“ zum dritten Mal in Folge als „ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ bewertet. Die Auszubildenden und Dualen Studenten berichten in einem [Azubi Blog](#) auf dus.com über ihren Alltag am Airport.

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Als betrieblichen Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit der Mitarbeitenden betreibt der Airport ein umfassendes betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM).

Mit zahlreichen Angeboten wie vom Airport bezuschusste Sportkurse, Gesundheitschecks, Informations- und Seminarveranstaltungen sowie Gripeschutzimpfungen fördert der Airport die Gesundheit seiner Angestellten und sensibilisiert sie für die Themen Stress, Ernährung und Bewegung. Dazu gehört auch ein umfangreiches Betriebssportangebot, das flughafeneigene Sport- und Gesundheitszentrum DUSaktiv. und ergonomische Arbeitsplätze. Außerdem werden Hör- und Sehhilfen bezuschusst.

Ziele und Risiken

Wegen der Pandemie und der dadurch bedingten Kurzarbeit ab 1.4.2020 konnten kaum Maßnahmen durchgeführt werden. Konkrete Zielsetzungen bestehen derzeit nicht.

Wesentliche Risiken, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit, unseren Geschäftsbeziehungen und aus Produkten und Dienstleistungen ergeben und wahrscheinlich negative Auswirkungen auf die Qualifizierung haben, wurden im Berichtsjahr nicht identifiziert.

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 14 bis 16

Leistungsindikator EFFAS S03-01

Altersstruktur und -verteilung (Anzahl VZÄ nach Altersgruppen).

[Link](#)

bis 20 Jahre: 34
bis 30 Jahre: 201
bis 40 Jahre: 218
bis 50 Jahre: 306
bis 60 Jahre: 474
bis 70 Jahre: 91

Leistungsindikator EFFAS S10-01

Anteil weiblicher Mitarbeitenden an der Gesamtzahl der Mitarbeitenden. [Link](#)

25,75 %

Leistungsindikator EFFAS S10-02

Anteil weiblicher VZÄ in Führungspositionen im Verhältnis zu gesamten VZÄ in Führungspositionen. [Link](#)

weibliche VZÄ = 27,27 %

Leistungsindikator EFFAS S02-02

Durchschnittliche Ausgaben für Weiterbildung pro VZÄ pro Jahr.

[Link](#)

Durchschnittliche Ausgaben für Weiterbildungen pro VZÄ = 286 €

Kriterium 17 zu MENSCHENRECHTEN

17. Menschenrechte

Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Strategien und Zielsetzungen für das Unternehmen und seine Lieferkette ergriffen werden, um zu erreichen, dass Menschenrechte weltweit geachtet und Zwangs- und Kinderarbeit sowie jegliche Form der Ausbeutung verhindert werden. Hierbei ist auch auf Ergebnisse der Maßnahmen und etwaige Risiken einzugehen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist ein in Deutschland ansässiges Unternehmen. Als solches unterliegt sie der deutschen und europäischen Gesetzgebung. Der überwiegende Teil der Lieferanten und Geschäftspartner stammt aus Deutschland bzw. dem europäischen Ausland, so dass die Wahrung der Menschenrechte einschließlich des Verbots von Kinderarbeit gesichert ist. Zudem haben die meisten europäischen Länder einen Mindestlohn, so dass davon auszugehen ist, dass bei den Lieferanten keine Ausbeutung vorliegt. Dementsprechend wird kein konkretes Konzept zu diesem Thema verfolgt.

Eine konkrete Risikoanalyse wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht durchgeführt.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 17

Leistungsindikator EFFAS S07-02 II

Prozentsätze alle Einrichtungen, die nach SA 8000 zertifiziert sind. [Link](#)

Diese Kennzahl wird nicht erhoben. Der Flughafen Düsseldorf ist ausschließlich in Deutschland tätig und hält die hier geltenden Arbeits- und Sozialstandards ein. Somit entfällt eine Zertifizierung nach SA 8000, da die deutschen Arbeitsschutzbestimmungen die von der Social Accountability International

(SAI) formulierten Anforderungen an Sozial- und Arbeitsstandards erfüllen bzw. übertreffen.

Kriterium 18 zu SOZIALES/GEMEINWESEN

18. Gemeinwesen

Das Unternehmen legt offen, wie es zum Gemeinwesen in den Regionen beiträgt, in denen es wesentliche Geschäftstätigkeiten ausübt.

Als Betreiber eines internationalen Verkehrsflughafens, der seit über 90 Jahren zur Entwicklung der Region beiträgt, ist die Flughafen Düsseldorf GmbH verlässlicher Partner der Öffentlichkeit und hier besonders seiner Nachbarschaft. Auf vielfache Art und Weise engagiert sich die FDG für soziale Projekte in der Flughafenumgebung. Das soziale Engagement des Airports wird im Wesentlichen durch das 2003 gegründete Nachbarschaftsbüro umgesetzt. Kernaufgaben des Büros sind der Aufbau und die Pflege einer gut nachbarschaftlichen Beziehung zu den Anrainern und ihren unterschiedlichen Organisationen sowie die Bereitstellung belastbarer Informationen über den Flughafen und den Flughafenbetrieb.

Das Nachbarschaftsteam entscheidet nach festen Kriterien über Spenden- und Sponsoringvergaben von Vereinen, sozialen Institutionen, freien und kirchlichen Trägern, Schulen und Kindertagesstätten. Voraussetzung für eine Spendenzusage ist neben der Gemeinnützigkeit der nachbarschaftliche Bezug des Spendenehmers. Dabei werden vorrangig Projekte für Kinder und Jugendliche innerhalb der Bereiche Sport und Bewegung, Bildung und Erziehung sowie Brauchtum und Kultur berücksichtigt.

Die Erlöse aus Konfiskaten bei der Personen- und Warenkontrolle beim Check-in kommen sozialen Zwecken zugute: Seit mehreren Jahren werden am Flughafen Düsseldorf die bei den Personen- und Warenkontrollen beim Check-in konfiszierten Pfandflaschen gesammelt. Verschlussene und weiter verwertbare Artikel – Duschgels, Cremes, alkoholfreie Getränke, Brotaufstriche etc. – werden an die Jugendberufshilfe Düsseldorf zur Weitergabe an die „Tafeln“ und Obdachloseninstitutionen abgegeben.

Zusammen mit der Jugendberufshilfe Düsseldorf (JBH) hat der Flughafen 2019 die Aktion „Ihr Pfand in guter Hand“ initiiert. Im öffentlichen Bereich des Terminals stehen zehn spezielle Pfandflaschenboxen, in denen Passagiere und Besucher des Airports ihre Pfandflaschen werfen können. Für vier JBH-Mitarbeiter konnte so eine Arbeitsstelle als Pfandbeauftragte geschaffen werden. Ihr Lohn finanziert sich durch die Pfanderlöse. Die JBH beschäftigt

nun insgesamt 15 Mitarbeiter am Flughafen

Das Nachbarschaftsbüro unterstützt auch das ehrenamtliche Engagement: Im Rahmen des 2016 gestarteten „DUS Botschafterprogramms“ haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Möglichkeit, in ihren Heimatkommunen wichtige Projekte voran zu treiben und dabei finanzielle Unterstützung des Flughafens in Anspruch zu nehmen. Insgesamt reicht das Spektrum der vom Airport erbrachten Hilfsleistungen von Zuwendungen für lokale Sport- und Brauchtumsvereine über Hilfe für Kindergärten, für die die FDG beispielsweise Klettergerüste oder Wasserspielplätze bezahlt, bis hin zum Schwimmunterricht für Erstklässler. Weitere Hilfsleistungen: Essensgutscheine für Obdachlose, Ferienfreizeiten für sozial benachteiligte Kinder, finanzielle Hilfen für die sogenannten Stadtteilmütter, die Migranten bei der Integration helfen, Spenden für Hilfsvereine für Blinde bzw. Sehbehinderte, für Organtransplantierte und vieles mehr. Aufgrund der ausbleibenden Erlöse im Jahr 2020 musste das soziale Engagement zunächst deutlich eingeschränkt werden. Ein wesentlicher Baustein im Rahmen der DUS-Nachbarschaftshilfe ist das Lärmschutzprogramm des Airports. Obwohl die Verpflichtung zu dem Programm bereits im Juli 2014 ausgelaufen wäre, setzt die FDG das Programm auf freiwilliger Basis fort.

Kriterien 19–20 zu COMPLIANCE

19. Politische Einflussnahme

Alle wesentlichen Eingaben bei Gesetzgebungsverfahren, alle Einträge in Lobbylisten, alle wesentlichen Zahlungen von Mitgliedsbeiträgen, alle Zuwendungen an Regierungen sowie alle Spenden an Parteien und Politiker sollen nach Ländern differenziert offengelegt werden.

Der Flughafen Düsseldorf steht in Kontakt und regem Austausch sowohl mit den Anwohnern als auch mit der Lokal-, Landespolitik und Bundespolitik. Dabei setzt der Airport auf belastbare, korrekte Informationen, zum Beispiel als Beitrag für die Entwicklung eines Landesverkehrskonzepts. Ziel ist, alle Stakeholder von der Notwendigkeit einer bedarfsgerechten, sich an konkreten Bedürfnissen orientierenden Entwicklungsoption zu überzeugen und falschen, verzerrenden und von Partikularinteressen gelenkten Forderungen und Polemiken entgegenzutreten.

Die FDG ist u.a. Mitglied in folgenden Branchenverbänden:

- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

- Airport Council International (ACI)

Über die Mitarbeit in diesen Verbänden positioniert sich die FDG zu aktuellen Gesetzes- und Verordnungsentwürfen auf Bundes- und EU-Ebene, die den Luftverkehr im Allgemeinen sowie den Flughafen Düsseldorf im Besonderen betreffen. Hier seien beispielhaft die Fluglärmschwermetallgesetz-Novellierung sowie das Richtlinien- und Verordnungspaket der Europäischen Kommission zur Klimapolitik „Fit for 55“ genannt. Die Verbände erstellen hierzu in Kooperation mit ihren Mitgliedern Positionspapiere, die den politischen Entscheidungsträgern angeboten werden. Der Flughafen macht keine eigenen Eingaben, sondern äußert sich nur auf Anfrage, beispielsweise aus den Verkehrsausschüssen des Land- oder Bundestags. Darüber hinaus greift der Flughafen die aktuellen Diskussionen unter anderem zum Klimaschutz und zur CO₂-Vermeidung oder um die Bewältigung des Wachstums des Luftverkehrs auf und stellt die Fakten in eigenen Publikationen der Öffentlichkeit und damit auch den politisch Verantwortlichen zur Verfügung.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH leistet keine Zahlungen an politische Parteien.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 19

Leistungsindikator EFFAS G01-01

Zahlungen an politische Parteien in Prozent vom Gesamtumsatz.

[Link](#)

Die Flughafen Düsseldorf GmbH leistet keine Zahlungen an politische Parteien.

20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten

Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Standards, Systeme und Prozesse zur Vermeidung von rechtswidrigem Verhalten und insbesondere von Korruption existieren, wie sie geprüft werden, welche Ergebnisse hierzu vorliegen und wo Risiken liegen. Es stellt dar, wie Korruption und andere Gesetzesverstöße im Unternehmen verhindert, aufgedeckt und sanktioniert werden.

Seit Mai 2013 betreibt die FDG ein Compliance Management System (CMS) gemäß § 107 Abs. 3 AktG (nach IDW PS 980 „Grundsätze ordnungsmäßiger Prüfung von Compliance Management Systemen“), mit dem das regelkonforme Verhalten von Führungskräften, Mitarbeitenden und Geschäftspartnern bzw. die

Beachtung gesetzlicher Normen sowie der von der FDG erlassenen Richtlinien sichergestellt werden soll. Dabei kommen fünf Richtlinien zur Geltung:

1. Antikorruptions-Richtlinie (Verbot der aktiven, passiven, direkten und indirekten Korruption)
2. Richtlinie zum Kartellrecht (Verbot wettbewerbsbeschränkender Maßnahmen zwischen Unternehmen sowie Missbrauch einer marktbeherrschenden Marktposition)
3. Datenschutz-Richtlinie (Schaffung einheitlicher Standards für den Datenschutz und die Datensicherheit bei der Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der Geschäftstätigkeit der FDG)
4. Richtlinie zur Wahrung des Urheberrechtes (Verbot der Verletzung von Urheberrechten Dritter)
5. Richtlinie über das Verhalten bei Pressekonferenzen, Publikationen und sonstigen Außendarstellungen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die gegen diese Regeln verstoßen, riskieren empfindliche Sanktionen bis hin zur Entlassung. Um sicherzustellen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Compliance-Regeln kennen und anwenden, sind regelmäßige Schulungen obligatorisch. Das Thema Compliance wird bei der FDG durch den Unternehmensjurist verantwortlich.

Führungskräfte erhalten über das E-Learning Modul „Antikorruption“ einen Einblick auf das System. Die Teilnahme an dem Modul ist für alle verpflichtend und wird auch gemonitort. Darüber hinaus gibt es Compliance Richtlinien, die im Unternehmenshandbuch für jeden zugänglich abgelegt sind.

Über die Mitgliedschaft in Branchen- und Fachverbänden sowie durch Fachinformationsdienste wird sichergestellt, dass der Flughafen in allen Bereichen nach den aktuell gültigen Gesetzen betrieben wird.

Die FDG unterliegt den Anforderungen des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz - BilMoG), welches am 29. Mai 2009 in Kraft trat. In diesem wurden die Überwachungsaufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Finanzberichterstattung, Abschlussprüfung und unternehmerischen Kontrollsysteme konkretisiert (§ 107 Abs. 3 Satz 2 AktG). Sie umfassen die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS), der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, der Wirksamkeit des internen Revisionsystems und der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Um diesen Überwachungsaufgaben des Aufsichtsrates auch im Sinne der Wirksamkeit des IKS gerecht zu werden, wurde ein strukturiertes internes Kontrollsystem zur Dokumentation und zum Nachweis der Wirksamkeit entwickelt. Die Einführung eines IKS gibt dem Unternehmen die Chance, unternehmerische und betriebliche Risiken zu erkennen, zu beurteilen, zu bewältigen und zu überwachen und wird somit zu einem systematischen

Prozess. Dieser ist eine wichtige Grundlage für einen nachhaltigen Betrieb des Flughafens. Das IKS schafft Transparenz und dadurch Sicherheit und Vertrauen, wovon alle Beteiligten profitieren: Mitarbeiter, Kunden, Shareholder etc. und das Unternehmen selbst.

Die Abteilung Zentraler Einkauf trägt Sorge für die kaufmännische Optimierung sämtlicher Beschaffungsvorgänge sowie die Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen. Dabei spielen mögliche Auswirkungen auf die Umwelt eine wichtige Rolle. Ziele sind die Minimierung von Emissionen, Rohstoff- und Energieeinsatz, die Vermeidung, Verwertung oder umweltfreundliche Beseitigung von Abfällen und die nachhaltige Nutzung von erneuerbaren Ressourcen.

Es besteht das Risiko, dass ein in der Vergangenheit aufgebauter guter Ruf und langjähriges Vertrauen durch rechtswidriges Verhalten, wie z.B. Korruption oder Kartellabsprachen, schnell wieder verloren gehen kann. Zusätzlich kann rechtswidriges Verhalten zu Sanktionen gegen die betroffenen Unternehmen führen, z.B. zu hohen Geldbußen und Schadenersatzforderungen. Für das Unternehmen ist es daher von entscheidender Bedeutung, rechtswidriges Verhalten zu vermeiden und vorsorgende Maßnahmen zu ergreifen, damit es gar nicht erst dazu kommen kann.

Die Geschäftsführung verlangt daher von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Geschäftspartnern des Flughafens rechtmäßiges Verhalten. Handlungen, die rechtswidrig sind oder auch nur den Schein der Rechtswidrigkeit erzeugen, werden nicht geduldet. Dies gilt auch dann, wenn dem Flughafen durch die Einhaltung des Rechts finanzieller Mehraufwand entsteht oder Geschäftschancen nicht wahrgenommen werden können. Insofern müssen weitergehende Ziele nicht definiert werden.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 20

Leistungsindikator EFFAS V01-01

Ausgaben und Strafen nach Klagen und Prozessen wegen wettbewerbswidrigen Verhaltens, Kartell- und Monopolverstößen.

[Link](#)

Keine.

Leistungsindikator EFFAS V02-01

Prozent vom Umsatz in Regionen mit einem Transparency International Corruption Index unter 60. [Link](#)

KPI wird nicht erhoben. Das Unternehmen ist ausschließlich in Deutschland tätig und betreibt keine Niederlassungen, Tochtergesellschaften oder ähnliches im Ausland.

Branchenspezifische Ergänzungen

Ergänzungen zu EFFAS V02-01

Die FDG bekommt unter anderem Entgelte von Airlines, die ihren Sitz in einem Land mit einem Korruptionsindex von unter 60 haben. Die Konten befinden sich teilweise im Ausland (z.B. Türkei, Russland), teilweise in Deutschland. Das Geschäftsgebaren, die Sozial- und Arbeitsplatzstandards etc. von im Ausland bzw. außerhalb der EU ansässigen Unternehmen entziehen sich i.d.R. den Möglichkeiten der FDG zur Einfluss- und Einsichtnahme. Nach Paragraph 45 Luftverkehrszulassungsordnung (LVZO) hat der Düsseldorfer Flughafen eine Betriebspflicht und damit die primäre Aufgabe, den Flughafen in einem betriebssicheren Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben. Darüber hinaus unterliegt der Düsseldorfer Flughafen wie alle Flughäfen in Deutschland den Regeln des 1944 geschlossenen internationalen Luftverkehrsabkommens (Gründung der ICAO) und Folgeverträgen. Deutschland trat 1956 der ICAO bei. Ein wesentliches Element des Chicagoer Abkommens und diverser, aufbauender Zusatzvereinbarungen sind die sogenannten „9 Freiheiten der Lüfte“. Basierend auf der achten und neunten Freiheit der Lüfte ist seit April 1997 innerhalb der Europäischen Union die sogenannte volle Kabotage möglich. Damit dürfen Transportunternehmen aus Land A Transportleistungen in Land B nach Land C gegen Entgelt anbieten und durchführen.