



Deutscher
NACHHALTIGKEITS
Kodex

DNK-Erklärung 2021

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: 2021, 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](http://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 % 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 2021 beschäftigte die FDG einschließlich ihrer sechs Tochterunternehmen 1.966 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Finanzkennzahlen der FDG wurden durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft und im Geschäftsbericht 2021 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 der **Arbeitskreis Nachhaltigkeit** (Senior Committee).

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 2045 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 Kriterium 13. „Klimarelevante Emissionen“.

Weitere relevante **Standards**, auf denen die Nachhaltigkeitsstrategie basiert, sind u.a.
die Gewerbeabfallverordnung, die Wasserrahmenrichtlinie und das 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.

Der Flughafen Düsseldorf ist mehr als nur ein Verkehrsknotenpunkt bzw. Start oder Ziel einer Reise. Er versteht sich als Erlebniswelt und Dienstleistungszentrum und ist ein idealer Standort für Verkaufsgeschäfte und Gastronomie – und zunehmend auch ein Mobilitäts-Hub.

Als größter Airport NRWs gibt der Flughafen Düsseldorf wichtige Impulse für die Wirtschaftsstandorte Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen, sei es als Arbeitgeber und Mobilitätsanbieter oder als Auftraggeber für die heimische Wirtschaft. Darüber hinaus hat die Geschäftstätigkeit auch einen erheblichen Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte Deutschland und Europa - fast 160 Millionen Menschen leben in einem Radius von 500 Kilometern um Düsseldorf. Das entspricht einem Drittel aller Verbraucher und 45 % der Kaufkraft in der Europäischen Union.

Die Auswirkungen der Pandemie haben auch in 2021 die verkehrliche Entwicklung am Standort Düsseldorf beeinflusst und den Düsseldorfer Flughafen vor große Herausforderungen gestellt. Das Jahr stand zugleich im Zeichen der Restrukturierung des Unternehmens. Ziel war es, den Konzern nach harten finanziellen Einbußen aufgrund der Corona-Pandemie wieder auf eine nachhaltig wirtschaftliche Grundlage zu stellen.

Die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte wurden ermittelt durch Fluggast-, Mitarbeiter- und Imagebefragungen, Medienanalysen, Analysen zum demographischen Wandel, Workshops / Flughafentagungen sowie Informationsveranstaltungen und Diskussionsrunden in den Nachbargemeinden.

Die 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.

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 Klima-Masterplan entwickelt, der die Grundlage dafür legt, dass der CO₂-Ausstoß des Flughafens spätestens bis zum Jahr 2045 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.

Chancen und Risiken

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 2021](#) Seite 62 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 der FDG
- 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 2045 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 Unfall- und Krankenquote 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 Löschschäume.

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

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, die -priorisierung und -kontrolle. Aufgrund der gravierenden Auswirkungen der Corona Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens hat das EMB wie bereits im Vorjahr auch für das Jahr 2021 die Zielbewertung und -priorisierung laufend angepasst. Oberstes Ziel war in 2020 und 2021 die Sicherung der Liquidität der Flughafen Düsseldorf GmbH. Um den starken Ergebniseinbrüchen und den negativen Auswirkungen auf die Finanzierbarkeit der FDG zu begegnen, wurde Kurzarbeit und sozialverträgliche Personalsenkungsmaßnahmen in Form von Freiwilligenprogrammen, Outplacement Angeboten und der Vermittlung von Beschäftigten in neue, externe Tätigkeiten durchgeführt. 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 und auch 2021 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 Fluglärmmessanlage. 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 [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 Flughafen Düsseldorf 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.

Seit kurzem entwickelt die FDG auch jenseits des Aviation-Geschäfts zahlreiche **neue Produkte und Services** zur Erlössteigerung. So ist die Event-Location „Station Airport“ jetzt für digitale, hybride und Live-Events buchbar. Auch die flughafeneigene Lounge ist digital buch- und bezahlbar.

Künftig wird sich der Flughafen Düsseldorf im Verbund mit Partnern noch stärker zum **Mobilitätsdienstleister** entwickeln, um Reisenden gezielt den Umstieg auf andere Verkehrsträger anzubieten. Damit verbunden sind auch Chancen für den Ausbau des Geschäftsmodells mit Park-and-Ride-Angeboten für die Stadt, mit einem Sharing-Hub für die individuelle Mobilität oder – perspektivisch – mit Flugtaxis, die die vorhandene Infrastruktur des Düsseldorfer Airports nutzen, um die Region anzubinden. Das Lufttaxi kann in Zukunft eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Verkehrsnetzes sein, etwa als Zubringer zu und Verteiler von großen Flughäfen, aber auch als Netzwerkstandort unabhängig vom kommerziellen Luftverkehr. 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 BesucherInnen. Strategische Partner sind Airlines, Abfertigungsunternehmen, Bodenverkehrsdienstleister, Behörden und die anderen am Airport ansässigen Unternehmen.

Seine Erlöse generiert die FDG 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 (www.dus.com/de/de/businesspartner/aviation/entgelte-und-regularien).

Das Landesverkehrsministerium genehmigte die zum Jahresbeginn eingereichte **neue Entgeltordnung**, die ab 1.1.2022 wirksam wird. Mit der neuen Regelung setzt der Airport deutlich verstärkte Anreize für Airlines, moderne und lärm- sowie emissionsarme Flugzeuge in Düsseldorf einzusetzen und nächtliche Starts oder Landungen zu vermeiden. 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, den Erlösen aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen.

Der Bereich Non-Aviation verzeichnete einen durch Einmaleffekte geprägten

deutlichen Anstieg um 34,6 % auf 132.393 € (2020: 98.338 €).

Die Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs (Emissionen, Immissionen, Energieverbrauch, Wasserverbrauch etc.) sowie seine Beschaffungspolitik (Energie, Waren und Dienstleistungen) entlang der Wertschöpfungskette 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 1.048 Lieferanten sind für die FDG tätig. Die Lieferantenstruktur in 2021 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. 99 % 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 Nachhaltigkeit** (Senior Committee), der auch die kontinuierliche CO₂-Zertifizierung betreut und direkt an die Geschäftsführung und das Executive Management Board (EMB) 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. Das Unternehmen hat 2021 mit der Erstellung eines **Klima-Masterplans** begonnen, der fortlaufend weiterentwickelt und verfeinert wird.

1. Bis 2030 sollen die absoluten Emissionen gegenüber dem Jahr 2010 um 50 % auf 29.500 t sinken.
2. Bis 2035 will der Flughafen dem Ziel der Stadt Düsseldorf folgend klimaneutral sein.
3. Bis 2045 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 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 Nachhaltigkeit untersucht Themen in den Fachbereichen auf Weiterentwicklungspotenzial im Nachhaltigkeitskontext. Bedingt durch die Kurzarbeit seit 1. April 2020 und auch im Jahr 2021 konnte der Arbeitskreis nicht regelmäßig stattfinden.

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, Frachtumschlag, 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 auf der Webseite 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 und 2021 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 und bis Ende 2023 einen Beschaffungs-Leitfaden zu erstellen.

Leistungsindikator EFFAS S06-02

Anteil aller Lieferanten und Partner innerhalb der Lieferkette, die auf die Einhaltung von ESG-Kriterien auditert 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 (EMB) 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 BesucherInnen
- 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 wurden auch Flughafenrundfahrten angeboten. Die Corona-Pandemie und ihre wirtschaftlichen Folgen haben den Flughafen Düsseldorf gezwungen, sich strukturell neu aufzustellen und sein Serviceangebot anzupassen. Die Teilnahme an einer Airport-Tour ist daher bis auf weiteres nicht mehr möglich.

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.

Aufgrund der sehr angespannten finanziellen Situation des Unternehmens als Folge der Corona-Pandemie hat die FDG ein striktes Sparprogramm aufgelegt, zu dem leider auch die vorerst vollständige Einstellung sämtlicher Spenden- und Sponsoringaktivitäten gehört.

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.

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 Mitarbeitenden nun als "Energie-Scouts" im 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). Im Intranet der FDG oder durch Aushänge in den Verwaltungsgebäuden werden Informationen zu verschiedenen Umweltschutzthemen bereitgestellt, etwa zum Strom- und Wassersparen, zur Abfallvermeidung u.v.m. Der Arbeitskreis Nachhaltigkeit 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 und stellt themenspezifische Fachmagazine kostenlos zur Verfügung. In speziellen Workshops werden die relevanten Fachabteilungen geschult.

Auch im Jahr 2021 konnten wegen der Pandemie und der durchgeführten 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.

Die FDG entwickelt seit kurzem auch jenseits des Aviation-Geschäfts zahlreiche **neue Produkte und Services** zur Erlössteigerung. So ist die Event-Location „Station Airport“ jetzt für digitale, hybride und Live-Events buchbar. Auf zwei Ebenen mit direktem Blickkontakt auf die Startbahnen finden dort erste Events und Live-Übertragungen statt. Auch die flughafeneigene Lounge ist digital buch- und bezahlbar. Und mit Blick auf das Gesamtgelände Flughafen Düsseldorf entwickeln die Planer einen zukunftsfähigen „Sharing Hub“, der aktuelle und künftige Verkehrsträger sinnvoll vernetzt.

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

Der Flughafen Düsseldorf wurde Ende 2019 an das zentrale Fernwärmenetz der Stadtwerke Düsseldorf angeschlossen und beheizt damit seit 2020 das Terminal und weitere Gebäude umwelt- und klimafreundlich.

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. 2021

wurden 17 Vorschläge eingereicht, die Beteiligungsquote lag aufgrund der Corona-bedingten Kurzarbeit bei 1,3 %.

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 2021 wurden 29.737 t CO₂ Emissionen verursacht. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2020 von 21.638 t CO₂ ist dies eine Erhöhung um 37 %. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 3,64 kg CO₂.

Pro Verkehrseinheit ist dies eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Gegenüber dem Vorjahr ist der CO₂-Faktor der Stadtwerke stark gestiegen und verursacht eine CO₂ Steigerung. 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 täglich rund 600 Starts und Landungen (2021: 225) 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 10 kV 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 nachgeordneter Verordnungen um, nach denen Abfälle vermieden, wiederverwendet, recycelt, verwertet und beseitigt werden müssen. In den letzten Jahren lag die Verwertungsquote bei durchschnittlich 88 %.

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 2045 die CO₂-Emissionsfreiheit (siehe Pkt. 1, „Net Zero“).

Zum Erreichen dieser Ziele erstellt die FDG voraussichtlich bis Ende 2022 einen Klima-Masterplan. Damit kommt die FDG ihrem Anspruch nach, die steigende Mobilitätsnachfrage der Gesellschaft mit dem Schutz unseres Klimas in Einklang zu bringen.

Im Jahr 2021 wurden 29.737 t CO₂ Emissionen verursacht. Der absolute CO₂-Ausstoß (Scope 1 und Scope 2) ist im Vergleich zum Vorjahr um 3.297 t auf 29.737 t gestiegen. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2020 von 21.638 t CO₂ ist dies eine Erhöhung um 37 %. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 3,64 kg CO₂. Pro Verkehrseinheit ist dies eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Gegenüber dem Vorjahr ist der CO₂-Faktor der Stadtwerke stark gestiegen (s.u.) und verursacht eine CO₂ Steigerung. Zudem ist der Energieverbrauch des Flughafens 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 88.537.270

kWh auf 88.508.095 kWh). Seit Jahren werden sukzessive Leuchtmittel auf LED umgerüstet. 2021 wurden keine Maßnahmen durchgeführt.

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 Fahrzeuge und Sondergeräte, von denen rund 32 % (2020: 22,5 %) einen Elektroantrieb haben. In 2019 wurden zunächst zwei Vorfeldbusse mit Elektroantrieb angeschafft, um Erfahrungen zu sammeln.

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. 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 vier Parkhäusern sowie der Tiefgarage der Verwaltung bietet der Flughafen den Besuchern 44 Ladeplätze für Elektroautos an. Weitere 31 Ladesäulen stehen für die Fahrzeuge und Spezial-Geräte der FDG zur Verfügung. Der Ausbau von weiteren Ladestationen ist für die nächsten Jahre in Planung. Es sollen dann insgesamt 163 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 243.845 m³ auf 199.790 m³ gesunken. Grund hierfür ist 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.). 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. 2021 produzierten 3 Bienenvölker insgesamt ca. 48 kg Honig.

Der Flughafen unterstützt die Wiederbewaldungsinitiative von „Plant My Tree“. Zum Start der Kooperation mit der Mülheimer Klima- und Naturschutz-Organisation lässt die FDG 1.021 Laub- und Nadelbäume auf einer eigens für den Flughafen reservierten Bewaldungsfläche in Lüdenscheid pflanzen. Plant My Tree selbst steuert weitere 1.000 Setzlinge bei. Auch Passagiere des Düsseldorfer Airports können ab sofort mit einer Baumspende das Aufforstungsprojekt unterstützen und so einen freiwilligen Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz in NRW leisten.

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 ein Recyclingpapier ein, das FSC zertifiziert ist

und mit dem EU-Ecolabel sowie dem Blauen Engel gekennzeichnet ist. Bedingt durch den zeitweisen Wegfall der Kurzarbeit hat sich der Papierverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 600.000 Blatt erhöht (von 2.150.000 auf 2.750.000 Blatt). 2021 wurden weitere digitale Workflows eingeführt, um Papier einzusparen. So wurden u.a. die Prozesse im Einkauf und Rechnungswesen weiter digitalisiert.

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 2.294,84 t (ohne Baumaßnahmen) auf 4.522,2 t erhöht. Die Verwertungsquote ist mit 89 % fast auf dem Vorjahresniveau (2020: 85 %).

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](#)

77.684,62 t (mit Baumaßnahmen), 4.522,20 t (ohne Baumaßnahmen)

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

70.891,16 t, Verwertungsquote 91 %, Verwertungsquote ohne
Baumaßnahmen: 89 %

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

88.508.095 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. Das Einsparungsziel für Scope 1 und Scope 2 Emissionen des Flughafens Düsseldorf betrug für das Jahr 2020 gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2010 und 2012 10 %. Dies bedeutete, dass der relative CO₂ Fußabdruck in kg CO₂ pro VE (Verkehrseinheit) im Jahr 2020 auf 2,55 kg/VE sinken sollte. Dieses Ziel konnte aufgrund umfangreicher Maßnahmen schon vorzeitig erreicht werden. Inzwischen wurden die Ziele des Flughafens Düsseldorf in Übereinstimmung mit den Zielen der ADV (Allgemeine Deutsche Verkehrsflughäfen) und der Stadt Düsseldorf aktualisiert: Bis 2030 streben die ADV-Flughäfen eine gemeinsame CO₂-Reduzierung von 65% an. 65 % bedeuten für den Flughafen Düsseldorf eine Emissionsmenge von 20.713 t Kohlendioxid im Scope 1 und 2. Bis 2035 will der Flughafen dem Ziel der Stadt Düsseldorf folgend klimaneutral sein. Ab dem Jahr 2045 sollen die Emissionen auf Netto Null sein.

Der Düsseldorfer Airport arbeitet ständig an der Verbesserung seines CO₂-Abdrucks und hat in der Vergangenheit bereits zahlreiche bauliche und technische Maßnahmen umgesetzt, um die Emissionen im Bereich der Energieversorgung auf dem Flughafengelände zu reduzieren.

Der absolute CO₂-Ausstoß (Scope 1 und Scope 2) ist im Vergleich zum Vorjahr um 8.099 t auf 29.737 t gestiegen. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2020 von 21.638 t CO₂ ist dies eine Erhöhung um 37 %. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 3,64 kg CO₂ (vgl. Kriterium 12). Pro Verkehrseinheit ist dies eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Gegenüber dem Vorjahr ist der CO₂-

Faktor der Stadtwerke stark gestiegen und verursacht eine CO₂ Steigerung.
Zudem ist der Energieverbrauch des Flughafens nicht nur direkt passagierabhängig, sondern auch vom Betrieb der Gebäude.

Die Hauptemissionsquellen in Scope 1 sind die Blockheizkraftwerke (BHKW) mit 11.670,49 t CO₂. Hinzu kommen mobile Quellen, primär Kraftfahrzeuge mit 1401,34 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. Die indirekten Emissionen in Scope 2 in Form von Stromzukauf lagen bei 15.903,30 t CO₂ (2020: 8.221,26 t CO₂). Im Jahr 2022 wird eine Umstellung auf Grünstrom erfolgen, so dass diese CO₂ Emissionen wegfallen.

Sämtliche Teilnahmestufen des 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 im ACI-Programm 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 2045 die CO₂-Emissionsfreiheit (siehe Pkt. 1, „Net Zero“).

Zum Erreichen dieser Ziele hat die FDG bis Ende 2022 einen **Klima-Masterplan**.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 13

Leistungsindikator EFFAS E02-01

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

Es werden nur Kohlendioxidemissionen betrachtet:

Im Jahr 2021 wurden insgesamt 159.080,20 t CO₂ emittiert. Scope 1:

13.833,93 t, Scope 2: 15.903,30 t, Scope 3: 129.342,97t (mit 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 1.893 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 57 Auszubildende (Stichtag 31.12.2021) aus 22 Nationen.

Die FDG beschäftigt ihre Mitarbeitenden ausschließlich in Deutschland und ist folglich nur national tätig.

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 den Betriebsrat, 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 2021 insgesamt bei 11,96 %, wovon 1,2 % auf reguläre Renteneintritte und 6,18 % auf ein Freiwilligenprogramm entfallen (2020: 5,24 % Gesamtfluktuationsquote, davon 1,79 % Renteneintritte).

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Um die Gesundheit und 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. Daher hat sich die FDG das Ziel gesetzt, die Anzahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich zu reduzieren und dadurch auch die Krankenquote zu senken. Hierzu werden Kennzahlen herangezogen, die stetig überwacht und analysiert werden. Es sollen Handlungsfelder identifiziert werden, um notwendige Maßnahmen ableiten zu können.

Die Reduzierung von Arbeitsunfällen gilt bei der FDG gleichermaßen für die Beschäftigten des Airports und für die Beschäftigten anderer Unternehmen, die im Auftrag der FDG tätig sind. Angestellte von Fremdfirmen erhalten einen Sicherheitspass, in dem neben den persönlichen Daten alle rechtlich vorgeschriebenen Informationen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, Unterweisungen und Lehrgänge bescheinigt sind. Er dient der Erhöhung der Transparenz und der Verbesserung auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie waren auch 2021 allgegenwärtig. Der Schutz der Beschäftigten und der Passagiere vor einer Infektion mit dem Corona-Virus hatte oberste Priorität. Es wurde ein Hygiene-Konzept erstellt und umfangreiche Hygiene-Schutzmaßnahmen umgesetzt. Um Infektionsketten zu verhindern, wurde der Anteil der Telearbeit von 20% auf zeitweise 100% erhöht. Zudem wurde ein Kommunikationskonzept rund um das Thema Corona-Virus entwickelt, um die Beschäftigten zu informieren und ihre Fragen zu beantworten.

Von November 2021 bis Februar 2022 wurde an mehreren Terminen Corona-Schutzimpfungen (Booster-, Erst- und Zweitimpfungen) angeboten.

Der Flughafen Düsseldorf erhielt nach einer umfassenden Auditierung das Siegel „DEKRA Trusted Facility“. Damit bewertet das unabhängige Prüfungsunternehmen DEKRA Hygienestandards und Präventionsmaßnahmen gegen die Ausbreitung des Corona-Virus. Das Siegel bescheinigt, dass effektive Maßnahmen implementiert sind und kontinuierlich überwacht werden.

In den letzten Jahren wurden 27 Mitarbeitende aus den verschiedenen Unternehmensbereichen zu Sicherheitsbeauftragte ausgebildet. In ihren jeweiligen Bereichen sind sie kompetente und speziell geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zu Themen der Arbeitssicherheit Auskunft geben oder Ihre Fragen bzw. Anregungen an das Team Arbeitssicherheit weiterleiten können. Es findet ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch in ASI-Sitzungen zwischen den Sicherheitsbeauftragten und der Arbeitssicherheit statt.

Jeweils zweimal pro Berichtsjahr finden die ASA-Sitzungen (Arbeitsschutz-Ausschuss-Sitzungen) des FDG-Konzerns und der FDG-Tochterunternehmen (FDG, FDGHG, FDSG und FDCG) statt.

2021 wurde die Stabsstelle Arbeitssicherheit nach den Qualitätskriterien der GQA (Gesellschaft für Qualität im Arbeitsschutz mbH) geprüft. Durch die Auditierung wird bestätigt, dass alle personellen, fachlichen, sachlichen und

organisatorischen Voraussetzungen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach § 6 des Arbeitssicherheitsgesetzes (ASiG) in Verbindung mit der DGUV Vorschrift 2 erfüllt sind. Die Zertifizierung erfolgt seit 2003 alle 3 Jahre.

Wie oben aufgeführt, strebt die FDG 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 32 Wege- und Betriebsunfällen geringfügig über dem Vorjahresniveau (2020: 29). Die 1000-Personen-Quote ist im Vergleich zum Vorjahr von 9,0 auf 11,7 und die LTIF (Lost Time Injury Frequency Rate, Unfallhäufigkeitsrate) ist von 10,2 auf 12,4 angestiegen. Der Anstieg der 1000-Personen-Quote und des LTIF ist u.a. auf die Kurzarbeit und den geringen Flugbetrieb in 2020 zurückzuführen.

2021 werden verschiedene **E-Learning-Schulungen** wie z.B. Telearbeit, Unterweisung zu Infektionsschutzmaßnahmen und Unterweisung zur Corona-Schutzimpfung als Zusatzangebot zu den erforderlichen Unterweisungen wie z.B. Brandschutz oder Luftsicherheitsschulung angeboten.

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 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. 2021 wurden Maßnahmen wie „Gesund durch den Frühling“, Obst für die Beschäftigten, eine Gripeschutzimpfung und eine Darmkrebsvorsorge durchgeführt.

Für Führungskräfte gibt es spezielle Weiterbildungsangebote wie z.B. Gesunde Führung oder Suchtprävention, zu der alle Führungskräfte aufgefordert sind daran 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 Mitarbeitende bei der Wiederherstellung ihrer Arbeitsfähigkeit und dem Erhalt ihres Arbeitsplatzes.

Erläuterungen zur Beteiligung der Mitarbeitenden am Nachhaltigkeitsmanagement siehe Kriterium 9. 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.

Aufgrund der andauernden Corona-bedingten Krise im weltweiten Luftverkehr lag der Fokus im Jahr 2021 auf der Durchführung von Kurzarbeit und der weiteren Umsetzung und Fokussierung sozialverträglicher Personalkostensenkungsmaßnahmen in Form von Freiwilligenprogrammen, Outplacement-Angeboten und der Vermittlung von Beschäftigten in neue, externe Tätigkeiten.

Aus den o.g. Gründen konnten in Ergänzung zu den oben aufgeführten Zielen keine weiteren Ziele bzw. ein geplanter Zeitpunkt der Zielerreichung festgelegt werden.

Wesentliche Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit, aus den Geschäftsbeziehungen und aus den Produkten und Dienstleistungen ergeben und wahrscheinlich negative Auswirkungen auf Arbeitnehmerrechte haben, wurden im Berichtsjahr nicht identifiziert.

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 Arbeitszeitleösungen. 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 2021 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 1.968 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 ans Unternehmen
- Abmildern des demografischen Wandels
- Akquisition von qualifizierten MitarbeiterInnen

Schutz vor Corona

Auch 2021 hatte der Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion mit dem Corona-Virus oberste Priorität. Es wurde ein Hygiene-Konzept erstellt und umfangreiche Hygiene-Schutzmaßnahmen umgesetzt. Im Infektionsketten zu verhindern, wurde der Anteil der Telearbeit von 20% auf zeitweise 100% erhöht.

Zudem wurde ein Kommunikationskonzept rund um das Thema Corona – Virus entwickelt, um die Beschäftigten zu informieren. 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 und Schnelltests zur Verfügung gestellt. Bei Beschäftigten mit Kundenkontakt erfolgten weitere Maßnahmen, wie das Aufstellen von Plexiglaswänden oder Abstandsmarkierungen in den Terminals.

Von November 2021 bis Februar 2022 wurde an mehreren Terminen Corona-Schutzimpfungen (Booster-, Erst- und Zweitimpfungen) angeboten.

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.

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.

Bedingt durch die Corona-Pandemie wurden nur noch gesetzlich vorgeschriebene bzw. absolut betriebsnotwendige Seminare und Weiterbildungen durchgeführt. Dies führte zu einem Rückgang der durchschnittlichen Trainingsausgaben auf 189,14 €/ Mitarbeitenden (2020: 286 €).

Um der besonderen Situation gerecht zu werden, wurden diverse zusätzliche

digitale Schulungsangebote bereitgestellt, die sich den konkreten Themenstellungen in der Pandemie und den damit verbundenen neuen Herausforderungen widmen. Angeboten wurden 2021 Trainingsangebote zur Gesundheitsprävention sowie darüber hinaus zielgerichtete Angebote an Führungskräfte wie z. B. „Führen in besonderen Zeiten“, „Zurück aus Kurzarbeit und Homeoffice“ und zusätzliche virtuelle Austauschformate.

Für die Flughafenmitarbeiter und -mitarbeiterinnen sind diverse Schulungen obligatorisch, etwa zum Verhalten auf dem Vorfeld, zum Brandschutz oder zur Compliance.

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 2021 starteten 6 junge Frauen und Männer eine Ausbildung, 3 starteten ein Duales Studium. Insgesamt beschäftigte die FDG 2021 50 junge Menschen in der Ausbildung (Stichtag 1.9.2021). 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

Aufgrund der andauernden Corona-bedingten Krise im weltweiten Luftverkehr lag der Fokus im Jahr 2021 auf der Durchführung von Kurzarbeit und der weiteren Umsetzung und Fokussierung sozialverträglicher Personalkostensenkungsmaßnahmen in Form von Freiwilligenprogrammen, Outplacement-Angeboten und der Vermittlung von Beschäftigten in neue, externe Tätigkeiten. Aus den o.g. Gründen konnten in Ergänzung zu den oben aufgeführten Zielen und Maßnahmen keine weiteren Ziele bzw. ein geplanter Zeitpunkt der Zielerreichung festgelegt werden.

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](#)

21 – 25 Jahre: 26 (2,17 %)
26 – 30 Jahre: 82 (6,85 %)
31 – 35 Jahre: 89 (7,44 %)
36 – 40 Jahre: 111 (9,27 %)
41 – 45 Jahre: 96 (8,02 %)
46 – 50 Jahre: 122 (10,19 %)
51 – 55 Jahre: 156 (13,03 %)
56 – 60 Jahre: 228 (19,05 %)
61 – 65 Jahre: 210 (17,54 %)
Ab 66 Jahre: 77 (6,43 %)

Leistungsindikator EFFAS S10-01

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

Anteil weiblicher Mitarbeitenden an der Gesamtzahl der Mitarbeitenden. 25,48 %

Leistungsindikator EFFAS S10-02

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

weibliche VZÄ = 28,26 %

Leistungsindikator EFFAS S02-02
Durchschnittliche Ausgaben für Weiterbildung pro VZÄ pro Jahr.
[Link](#)

Durchschnittliche Ausgaben für Weiterbildungen pro VZÄ = 189,14 €

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.

99 % der Lieferanten und Geschäftspartner stammen 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.

Aufgrund der sehr angespannten finanziellen Situation des Unternehmens als Folge der Corona-Pandemie hat die FDG ein striktes Sparprogramm aufgelegt, zu dem leider auch die vorerst vollständige Einstellung sämtlicher Spenden- und Sponsoringaktivitäten gehört.

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. Verschlossene und weiter verwertbare Artikel – Duschgels, Cremes, alkoholfreie Getränke, Brotaufstriche etc. – werden an die Jugendberufshilfe Düsseldorf (JBH) zur Weitergabe an die „Tafeln“ und Obdachloseninstitutionen abgegeben. Im Jahr 2021 wurden 6,88 t Konfiskate gespendet (2020: 4,76 t)

Zusammen mit der JBH hat der Flughafen 2019 die Aktion „Ihr Pfand in guter Hand“ initiiert. Im öffentlichen Bereich des Terminals stehen acht 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. 2021 wurden insgesamt 259.888 Pfandflaschen gesammelt und der Erlös gespendet.

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 Fluglärmschwermetallnovellierung 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), 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.

Das Thema Compliance wird bei der FDG durch den Unternehmensjurist
verantwortet. Der Compliance-Beauftragte berichtet regelmäßig der
Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat über den aktuellen Stand des CMS.

Beschäftigte und Führungskräfte, die gegen die o.g. Regeln verstoßen,
riskieren empfindliche Sanktionen bis hin zur Entlassung.
Um sicherzustellen, dass sie die Compliance-Regeln kennen und anwenden,
sind regelmäßige Webtrainings für alle Beschäftigten und Führungskräfte
obligatorisch. Darüber hinaus erhalten Führungskräfte 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). 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 Revisionssystems 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: Mitarbeitende, Kunden und Kundinnen, 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.

Von allen Beschäftigten, Führungskräften und Geschäftspartnern des Flughafens wird rechtmäßiges Verhalten erwartet. 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.

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