



Deutscher
NACHHALTIGKEITS
Kodex

DNK-Erklärung 2018

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: 2018, Quelle:

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

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

Heruntergeladen von
www.nachhaltigkeitsrat.de

Allgemeines

Allgemeine Informationen

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

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf.

In den Flughafenbetrieb eingebunden sind die meisten der FDG-

Tochtergesellschaften. Das Unternehmen wurde im April 1927 gegründet.

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

Einschließlich ihrer insgesamt zehn Tochterunternehmen beschäftigt die FDG 2.336 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Finanzkennzahlen der FDG wurden durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft und im [Geschäftsbericht](#) veröffentlicht.

Der Flughafen ist mehr als nur Verkehrsknotenpunkt bzw. Start und Ziel einer Reise. Er präsentiert sich als Erlebniswelt sowie Dienstleistungszentrum und ist Standort für Verkaufsgeschäfte und Gastronomie.

Der Düsseldorfer Flughafen (IATA-Code: DUS, ICAO-Code: EDDL) liegt

inmitten der am dichtesten besiedelten Region Europas und hat die

Marktführerschaft für die Rhein-Ruhr-Region und ganz Nordrhein-Westfalen.

Rund zwei Drittel des NRW-Luftverkehrs werden über Düsseldorf abgewickelt.

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, Mitarbeitern, 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 Klimaschutz 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.

Weitere Handlungsfelder sind etwa die Reduktion klimaschädlicher Gase, wo immer dies möglich und wirtschaftlich darstellbar ist, ein reduzierter Energie- und Ressourcenverbrauch, eine Verringerung des Abfallaufkommens und die Steigerung der Recyclingquote.

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

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

Im Rahmen ihrer Bemühungen um Nachhaltigkeit hat die FDG im Jahre 2011 eine CO₂-Zertifizierung nach dem ACI (Airports Council International) Programm „Airport Carbon Accreditation Scheme“ angestoßen. Mittlerweile hat der Flughafen die Stufe 3 „Optimisation“ 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 zertifiziert ist.

Definition und Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks basieren auf dem GHG-Protokoll (Greenhouse Gas / Treibhausgasprotokoll), das vom Weltwirtschaftsrat für Nachhaltige Entwicklung (WBSCD) und dem Weltressourceninstitut (WRI) herausgegeben wurde. Bei der Definition von Emissionsquellen verwendet das Programm das GHG-Protokoll für die Bereiche 1, 2 und 3 (Scope 1, 2 und 3) unter Anpassung an die Situation eines Flughafens und unter Berücksichtigung von Emissionen durch Aktivitäten, die ein Flughafen kontrolliert, die er durch effektive Partnerschaften lenken kann und die beeinflusst werden können. Die Darstellung der Daten, ihre Ermittlung sowie die jeweiligen Prozesse stimmen mit den Anforderungen des Greenhouse Gas Protocols (GHG), der ISO 14064 sowie des ACI überein.

Neben der Flughafen Düsseldorf GmbH unterliegen auch die Konzerntöchter der Zertifizierung.

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

- Gewerbeabfallverordnung
- Wasserrahmenrichtlinie
- Energieaudit nach DIN EN 16247

2. Wesentlichkeit

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

Zu den hervorstechendsten Merkmalen des Düsseldorfer Flughafens zählt seine außerordentlich günstige, marktnahe Lage in der am dichtesten besiedelten Region Europas. Knapp zehn Millionen Menschen leben in einem Umkreis von 50 Kilometern rund um den Airport, 18 Millionen Menschen in einem Umkreis von 100 Kilometern, und in einem Radius von 500 Kilometern sind es bereits fast 150 Millionen Menschen. Das entspricht einem Drittel aller Verbraucher und 45 Prozent der Kaufkraft in der EU.

Nordrhein Westfalen (NRW) ist mit über 60 internationalen Leitmesse einer der erfolgreichsten Messeplätze weltweit. 16 der umsatzstärksten Unternehmen Deutschlands haben hier ihren Hauptsitz, darunter neun der 30 Dax-Unternehmen. Hinzu kommen rund 765.000 kleine und mittelständische sowie etwa 15.000 ausländische Unternehmen, die von hier aus ihre Deutschland- und Europaaktivitäten steuern.

Gleichzeitig ist der Düsseldorfer Airport selbst ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Regierungsbezirk Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen. Die Betriebe am Flughafen beziehen im Jahr Lieferungen und Leistungen in Höhe von rund zwei Milliarden Euro. Einer im Jahr 2015 erstellten Studie* zufolge erzeugt die Leistungserstellung am Airport im Jahr ein Steueraufkommen von knapp 847 Millionen Euro. Seine Bruttowertschöpfung beträgt aktuell etwa 3,4 Milliarden Euro. Die Arbeitsplatzwirksamkeit des Airports liegt direkt, indirekt und induziert bei insgesamt ca. 54.000 Jobs.

Dank seiner Lage und seines umfassenden, dynamischen Destinationsangebots ist der Düsseldorfer Flughafen sowohl für Privat- als auch für Geschäftsreisende von hoher Attraktivität. Seine zentrale Lage ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Flughafens, sie bedeutet aber auch, dass zahlreiche, in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens lebende Menschen von flugbetriebsbedingten Belastungen, insbesondere von Fluglärm betroffen sind. Daraus ergibt sich eine besondere Verantwortung für den Flughafen, die Umweltbelastungen durch den Flughafenbetrieb so klein wie möglich zu halten.

Die täglich rund 600 Starts und Landungen am Düsseldorfer Flughafen erfordern eine leistungsfähige Infrastruktur, ein modernes, auch in Umweltfragen kompetentes Betriebsmanagement und einen

verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Der Schutz der Umwelt ist für den Flughafen ein Prozess, den er stetig weiterentwickelt. Neben den Schwerpunkten Lärmschutz und Luftqualität gibt es weitere Bereiche, bei denen der Umweltschutz von besonderer Bedeutung ist.

Die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte wurden ermittelt durch

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

Die FDG hat ein umfassendes Chancen- und Risikomanagementsystem (CRMS) eingerichtet.

Das Chancen-Risikomanagement 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 2018](#) Seite 37ff.

**Quelle: Prof. Dr. Richard Klophaus / Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL),
Regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Düsseldorf, 2015)*

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 umweltverträglichen Ausrichtung wurden folgende Ziele definiert:

1. Sicherstellung der bedarfs- bzw. nachfragegerechte Bedienung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung (geschäftlich wie privat) und Beibehaltung bzw. Entwicklung eines entsprechenden Destinationsangebotes
2. störungsfreie Abläufe in allen Bereichen, mit einem besonderen Fokus auf der Verbesserung der Pünktlichkeitsquote
3. Reduktion von Abgas-, CO₂- und Lärmemissionen, sonstigem Ressourcenverbrauch und dadurch Verringerung der Belastung der umliegenden Wohngebiete / Kommunen (Ziel: bis 2050 emissionsfreier und klimaneutraler Flughafenbetrieb, bis 2030 Reduzierung der CO₂-Emissionen um 50 % im Vergleich zu 2010, bis 2035 CO₂-neutral. Siehe Pkt. 1)
4. frühzeitige, freiwillige und belastbare Unternehmenskommunikation auf allen relevanten Kanälen und Ebenen
5. soziales Engagement, primär regional
6. hohe Arbeitgeberattraktivität
7. hohe Arbeitssicherheit / niedrige Unfallquote einschließlich Ausbau der internen Vorsorge-Maßnahmen
8. Fortführung der [PFT-Sanierungsmaßnahmen](#) einschließlich
 - des Baus einer vierten Filteranlage (in Planung),
 - der Umstellung auf PFT-freie Löschsäume,
 - der Verhinderung des Abfließens PFT-belasteter Grundwasserströme weg vom Flughafengelände (abgeschlossen seit 2015),
 - weitere Sanierung PFT-belasteter Grundwasserfahnen außerhalb des Flughafengeländes,
 - sichere und dauerhafte Entsorgung von PFT-belasteten Böden bei Baumaßnahmen.
10. sukzessiver Ersatz von Einweg-Kaffeebechern,
11. verstärkter Einsatz von Telefon- und Videokonferenzsystemen als Alternative zu Dienstreisen,
12. weitere Verringerung des Papierbedarfs, ausschließliche Nutzung von FSC Papier.

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

Umweltzertifizierung.

Das übergeordnete Ziel des Düsseldorfer Airports ist und bleibt natürlich die 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. Das Executive Management Board ist verantwortlich für die Zielbewertung, die -priorisierung und -kontrolle. Es wird sich im Jahr 2020 mit der weiteren Zielbewertung und -priorisierung auseinandersetzen. Zum Ende des Jahres 2020 bzw. zu Beginn des Jahres 2021 prüft es den Erreichungsgrad gesteckter Ziele und die Effektivität durchgeführter Maßnahmen, um dadurch Aussagen für die künftige Berichterstattung abzuleiten. 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: www.dus.com/transparenz.

Aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung versucht die FDG, trotz steigender Flugbewegungs- und Passagierzahlen die Lärmbelastung der umliegenden Kommunen durch den Flughafenbetrieb möglichst niedrig zu halten. Dafür nutzt sie u.a. eine emissionsbezogene Entgeltstaffelung, stellt eine Lärmschutzhalle für (nächtliche) Triebwerksprobeläufe zur Verfügung und drängt auf die Einhaltung der strengen Nachtflugbeschränkungen. Detaillierte Informationen dazu unter:

www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/flugbetrieb/betriebszeiten
www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/schallschutzprogramm
www.dus.com/de-de/konzern/unternehmen/kapazitätserweiterung

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. Seit Beginn des aktuellen Schallschutzprogramms im Jahr 2003 haben Airport und Airlines insgesamt rund 74,5 Millionen Euro für bauliche Lärmschutzmaßnahmen in der Nachbarschaft des Flughafens aufgewendet. (siehe www.dus.com/de-de

[de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/schallschutzprogramm](https://www.dus.com/de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/schallschutzprogramm))

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

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

4. Tiefe der Wertschöpfungskette

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

Als Großflughafen und Verkehrsinfrastrukturprovider hat der Düsseldorfer Flughafen keine Wertschöpfungskette im herkömmlichen Sinn. Er produziert Dienstleistungen und stellt die dafür notwendigen Systeme und Infrastrukturen seinen strategischen Partnern – Abfertigungsunternehmen, Fluggesellschaften, Security-Providern, Behörden etc. – zur Verfügung. Neben dem Geschäftsbereich „Aviation“, der für die Abwicklung des Flugbetriebs zuständig ist, verantwortet der Geschäftsbereich „Infrastructure“ den technischen Betrieb der Infrastruktur. Über den Geschäftsbereich „Commercial“ ist die FDG in der Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen, der Parkraumbereitstellung sowie der Vermietung gewerblich genutzter Flächen (Hotel, Hangars, Büros, etc.) aktiv. In diesen Bereich erfolgt regelmäßig eine Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei die FDG als Vermieter bzw. Verpächter und Gesamtkoordinator auftritt.

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

Der Flughafen Düsseldorf gehört zu den wenigen dauerhaft profitablen Flughäfen in Deutschland. Er ist in der Lage, stets eine optimale Infrastruktur vorzuhalten und wird damit zu einem attraktiven, nachhaltigen Investment für seine unterschiedlichen Stakeholder.

Seine Einnahmen generiert der Airport zum großen Teil über Landeentgelte.

Die Festsetzung der Landeentgelte erfolgt gemäß § 19b Luftverkehrsgesetz. Allerdings: Da die Airlines einem starken Wettbewerb ausgesetzt sind und die Gründe für Umwege und Verspätungen oftmals nicht im Verantwortungsbereich der Airlines liegen, ist eine stärkere Betonung umweltabhängiger Entgeltkomponenten wie z.B. Nachtzuschläge Gegenstand intensiver Diskussionen.

Weitere Einnahmequellen sind Vermietung, Verpachtung, Parkraumbewirtschaftung, Werbung, Dienstleistungen und die Vergabe von Konzessionen. Kritische Faktoren in diesem Zusammenhang sind etwa eine weitere Zunahme des Online-Handels oder ein sich änderndes Kundenverhalten.

Die Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs (Emissionen, Immissionen, Energieverbrauch, Wasserverbrauch etc.) sowie seine Beschaffungspolitik (Energie, Waren und Dienstleistungen) sind die zentralen Aspekte in der Nachhaltigkeitspolitik des Airports. Der unternehmenseigene Bereich „Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit“ mit 25 Mitarbeitern 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 vom Airport im Jahr 2018 gemachten Investitionen für Waren und Dienstleistungen – aufgeteilt in insgesamt 127 Warengruppen – beliefen sich auf rund 1,8 Milliarden Euro. Alle Beschaffungen der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften laufen über den zentralen Einkauf.

Derzeit hat die FDG 1.225 sogenannte Rahmenvertragspartner. Bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen werden die geltenden Gesetze und Wettbewerbskriterien angewendet. Die Einhaltung überwacht der unternehmenseigene Compliance-Beauftragte. 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“.

Kriterien 5–10 zu PROZESSMANAGEMENT

5. Verantwortung

Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt.

Mitarbeiter der Abteilungen „Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit“, des Bereichs Corporate Development sowie des Bereichs Infrastructure bilden den Arbeitskreis „Umweltzertifizierung“ (Senior Committee), der auch die kontinuierliche CO₂-Zertifizierung betreut und direkt an die Geschäftsführung berichtet.

Er koordiniert außerdem beim Aufbau eines Umweltmanagementsystems die Zusammenstellung der erforderlichen umweltrelevanten Daten und Prozessbeschreibungen. 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 den Zentralen Einkauf, die Geschäftsbereiche Infrastructure, Commercial und Aviation, die den Arbeitskreis über umweltrelevante Vorhaben informieren und bei deren Umsetzung und bei Beschaffungen beteiligen.

6. Regeln und Prozesse

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

Die Nachhaltigkeitsziele der FDG sind elementare Bausteine ihrer Unternehmensstrategie, die darauf abzielt, Wachstum und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Dazu plant das Unternehmen die Erstellung eines Masterplans für die CO₂-Freiheit, in den Erkenntnisse aus der Kommunikation auf Verbandsebene, mit politischen Akteuren und den Anwohnerinnen und Anwohnern des Flughafens einfließen. Angestrebt wird:

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

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

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 Gesundheitsschutz¹
- Internet-Benutzerrichtlinie

Die FDG sensibilisiert die Mitarbeiter weiter in allen Bereichen für das Thema Nachhaltigkeit und fördert die Überprüfung der Prozesse und Abläufe auf ihren nachhaltigen Ansatz. Dies geschieht durch Information der Mitarbeiter im Intranet und durch die direkte Ansprache der jeweiligen Fachbereiche. Arbeitsanweisungen und regelmäßige Schulungen dienen der Vermeidung von Umweltrisiken und erhöhen den Arbeitsschutz.

Der Arbeitskreis Umweltzertifizierung untersucht Themen in den Fachbereichen auf Weiterentwicklungspotenzial im Nachhaltigkeitskontext. Im Jahr 2018 stand im Arbeitskreis unter anderem die Weiterentwicklung der umweltfreundlichen Mobilität im Vordergrund.

7. Kontrolle

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

Die Leistungsindikatoren des Airports werden regelmäßig durch die jeweiligen Fachabteilungen erhoben, geprüft und veröffentlicht. Zu diesen Leistungsindikatoren gehören neben den Verkehrszahlen (Flugbewegungen, Passagiere, Frachturnschlag, Airlines und Destinationen etc.) auch der Energie- und Wasserverbrauch, die CO₂-, Lärm- und Abgasemissionen, das Abfallaufkommen einschließlich der Wiederverwertungsquote u.v.m. Die Flughafen-KPIs werden regelmäßig veröffentlicht und teilweise auch durch

externe Gutachter kontrolliert. Dies gilt u.a. für Verkehrszahlen, CO₂-Zertifizierung, Energieverbrauch, Fluglärmessanlage und Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen.
Die Zufriedenheit der Kunden – Passagiere und Besucher – wird durch regelmäßige Fluggastbefragungen ermittelt.

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 nach EFFAS S06-01 werden derzeit nicht erhoben. Eine Anpassung der Lieferanten-Verwaltungssoftware ist in Arbeit.

Leistungsindikator EFFAS S06-02

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

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

8. Anreizsysteme

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

Für alle tarifgebundenen Mitarbeiter der FDG findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des §18 TVöD-F wird an die berechtigten Mitarbeiter zusätzlich zum Tabellenentgelt ein Leistungsentgelt gezahlt. Darüber hinaus beteiligt das Unternehmen seine Mitarbeiter 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.

Da die Nachhaltigkeitsstrategie integraler Bestandteil der allgemeinen Unternehmensstrategie ist, gibt es keine Vergütungen oder Sonderleistungen, die sich dezidiert auf das Erreichen von Nachhaltigkeitszielen beziehen. Das Operational Management Board berichtet in regelmäßigen Meetings über das Erreichen der Unternehmensziele an die Geschäftsleitung. Dadurch wird sichergestellt, dass die Nachhaltigkeitsziele in der täglichen Arbeit umgesetzt werden.

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

9. Beteiligung von Anspruchsgruppen

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

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

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

Verbraucherschutzorganisationen.

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

Facebook: www.facebook.com/dus

Twitter: www.twitter.com/dusairport

Instagram: www.instagram.com/dusairport

Youtube: www.youtube.com/user/flughafendus

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

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

Über das Nachbarschaftsbüro werden auch Flughafenbesichtigungen angeboten. Rundfahrten sind eine besondere Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen des Airports zu werfen und die komplexen Betriebsabläufe bei der Flugzeug- und Passagierabfertigung besser zu verstehen. Durchschnittlich nutzen rund 30.000 Besucher pro Jahr die Möglichkeit, bei einer Flughafen-Rundfahrt den Airport aus einer anderen Perspektive kennen zu lernen. Weitere Maßnahmen zur Nachbarschaftspflege sind u.a. regelmäßige Vorträge zu Flughafen- und Luftverkehrsthemen, regelmäßige Besuche der Anrainerkommunen mit dem Airport-Infomobil, ein einmal jährlich stattfindendes Fußballturnier, die Unterstützung zahlreicher lokaler Sport- und Brauchtumsvereine u.v.m. >

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

Für die FDG-Belegschaft werden im Intranet oder durch Aushänge in den Verwaltungsgebäuden Informationen zu verschiedenen Umweltschutzthemen bereitgestellt, etwa zum Strom- und Wassersparen, zur Abfallvermeidung u.v.m..

Der Arbeitskreis „Umweltzertifizierung“ fungiert hier als Ansprechpartner für Fragen und Anregungen. Weiterhin verleiht das Unternehmen an die Mitarbeiter Strommessgeräte und Zeitschaltuhren für die Analyse und Optimierung des eigenen Stromverbrauchs, betreibt eine App-gestützte Mitfahrerbörse und stellt den Mitarbeitern die Fachmagazine Zeitschriften „Stiftung Warentest“ und „Ökotest“ kostenlos zur Verfügung. In speziellen Workshops werden die relevanten Fachabteilungen geschult.

Mit der Fortführung und Weiterentwicklung des Programms „CO₂-/Umweltscouts“ soll der Nachhaltigkeitsgedanke und das Bewusstsein für Klima- und CO₂-Themen in der Belegschaft vertieft werden. Die Scouts fungieren in den einzelnen Fachabteilungen als Multiplikator und organisieren einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch. Zudem wird Optimierungspotential flächendeckender erkannt und durch kurze Kommunikationswege direkter vorangetrieben. Das Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens integriert die Anliegen der Stakeholder in die strategische Planung und die unternehmerische Umsetzung.

10. Innovations- und Produktmanagement

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

Wie unter Kriterium 4 ausgeführt stellt die FDG als Infrastrukturprovider keine Produkte her, sondern stellt Dienstleistungen bereit. Gemäß der Vorgabe „Reduzierung des Energie- und Wasserverbrauchs, Reduzierung von

Emissionen und Immissionen etc.“ werden permanent neue, zielführende und realisierbare Technologien getestet und implementiert. Beispiele:

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

Darüber hinaus dient die Kooperation mit anderen Unternehmen und den Behörden im Rahmen meist kommunaler Umweltprojekte dem Erfahrungsaustausch und als „Ideeninput“. Die FDG ist grundsätzlich offen für neue und zielführende Technologien und Prozessanpassungen.

Zusätzlich fördert die FDG das betriebliche Ideenmanagement. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eingeladen, über die eigenen Aufgaben hinaus mitzudenken und sich mit Ideen aktiv am Betriebsgeschehen zu beteiligen. Sie sollen damit zur Verbesserung der Dienstleistungen, zur Optimierung der Betriebsabläufe, zur Verbesserung der Zusammenarbeit und zur Sicherung und Stärkung der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens beitragen.

Ideen können sich beziehen auf:

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

Ideen, die durchführbare Neuerungen oder Zustandsverbesserungen enthalten, werden prämiert. Die Höhe der Prämie bemisst sich entweder nach dem errechenbaren Nutzen der Verbesserung oder nach einer mit den Arbeitnehmervertretern vereinbarten festgelegten Wertskala. Über die

Anerkennung und Prämierung einer Idee entscheidet eine Bewertungskommission, die durch vier Betriebsratsmitglieder und vier von der Geschäftsführung benannte Mitarbeiter besetzt ist.

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

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

Leistungsindikatoren zu Kriterium 10

Leistungsindikator EFFAS E13-01

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

Im Jahr 2018 wurden 42.843 t CO₂ Emissionen verursacht. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 1,71 kg CO₂. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2017 von 47.107 t CO₂ ist dies eine Reduzierung um 9 %. Pro Verkehrseinheit liegt die Reduzierung gegenüber dem Vorjahr bei 7%, wobei die Verkehrseinheiten um 2,4 % gesunken sind.

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 täglich rund 600 Starts und Landungen am Düsseldorfer Flughafen erfordern eine leistungsfähige Infrastruktur, ein modernes, auch in Umweltfragen kompetentes Betriebsmanagement und einen verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen.

Die wichtigsten für den Flughafenbetrieb eingesetzten natürlichen Ressourcen sind Wasser und Böden.

Wasser Das von der Flughafengesellschaft betriebene Entwässerungssystem umfasst ein rund 120 Kilometer langes Kanalnetz mit circa 3.600 Schachtbauwerken, Regenklärbecken, Regenrückhaltebecken, Pumpstationen und Abscheideanlagen sowie eine Fäkalientnahmestation für die Abwässer aus Fluggeräten. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben 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.

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

von 189,5 MW kommen. Neben dem störungsfreien Betrieb ist die Hauptaufgabe der Abteilung Energiemanagement die Senkung des Energieverbrauchs (und damit die Verbesserung der CO₂-Bilanz des Airports) sowie die Steigerung der Eigenversorgungsquote.

Abfall Jährlich fallen am Flughafen Düsseldorf über 60 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. 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 erstens vermieden, zweitens verwertet und drittens ordnungsgemäß und schadlos beseitigt werden müssen.

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.

Wasser Ein umfassendes Management betreibt die FDG auch 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 soweit wie möglich 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.

Böden Als eines der ersten Düsseldorfer Unternehmen richtete die FDG ein „Flächenkonto“ 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.

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 Befeuerung von Start- und Landebahnen auf LED-Technologie, Optimierung von Gepäckförderanlagen.

Wie unter Kriterium 10 „Innovations- und Produktmanagement“ ausgeführt, setzt der Airport dafür zahlreiche Maßnahmen um, darunter eine Wettervorhersage-basierende Temperatursteuerung, die sukzessive Umstellung des Unternehmensfuhrparks auf Elektro- und Hybridantriebe oder die weitere Installation von Sonnenkollektoren.

Der Flughafen hat sich folgende Ziele gesetzt:

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

Zum Erreichen dieser Ziele erstellt die FDG in 2020 einen Masterplan.

Biodiversität Neben den oben genannten Kompensationsmaßnahmen (Nutzflächenausgleich) betreibt der Düsseldorfer Flughafen seit 2005 vier eigene Bienenstöcke, die zur Steigerung der lokalen Biodiversität beitragen. In diesem Zusammenhang ist für das Frühjahr 2020 die Anlage einer mehrere tausend Quadratmeter großen Freifläche mit Wildblumen geplant („Bienenweide“). Der bei den jährlichen Honigernten (Tracht) anfallende Honig wird durch zwei unabhängige Fachlabore hinsichtlich einer möglichen Belastung mit Schwermetallen und Kohlenwasserstoffen sowie seiner Übereinstimmung mit den Anforderungen der deutschen Honigverordnung und den Qualitätskriterien des Deutschen Imkerbundes überprüft. Eine Belastung des Düsseldorfer Flughafenhonigs wurde seit Beginn des Projekts nicht festgestellt.

Abfall Im Rahmen des Abfallmanagements prüft der Airport kontinuierlich, wie sich Abfall weiter reduzieren oder die Verwertungsquote über geeignete Entsorgungswege und Anlagen steigern lässt. Derzeit liegt die Verwertungsquote für die Abfälle aus den Terminal- und Vorfeldbereichen bei 80 Prozent.

Im Wesentlichen findet die Abfallsammlung am Airport über folgende Kanäle statt:

- Trennsysteme / kombinierte Mülleimer für Papier, Wertstoffe/ DSD-Abfälle (Grüner Kriterium), Glas und Restmüll im Verwaltungsgebäude bzw. den Büros und im Terminal
- Zusätzliche Trennsysteme / kombinierte Mülleimer für DSD-Abfälle und Glas in den Küchen
- Erfassung von Restmüll, Papier und Verpackungsabfällen in Containern und Müllpressen an 28 Sammelstellen auf dem Flughafengelände
- Entsorgung von Kleinmengen an Bremsflüssigkeiten, alten Farben, Altreifen oder Metallschrott aus den Werkstätten am Wertstoffhof der FDG
- Entsorgung von Essensresten durch die Cateringgesellschaften
- Erfassung der Abfälle aus der Personen- und Warenkontrolle, Sortierung der Abfälle und Weitergabe der Waren durch die Jugendberufshilfe Düsseldorf an die „Tafeln“ und Obdachloseninstitutionen.

Die Erfassung und Kategorisierung der am Airport anfallenden Abfallarten erfolgt nach der deutschen Abfallverzeichnungs-Verordnung (AVV), die auf dem Ende 2001 beschlossenen Europäischen Abfallartenkatalog (EAK) und dem europäischen Gefahrstoffrecht basiert.

Bestandteil des AVV ist ein Abfallverzeichnis, das zwischen 839 Abfallarten unterscheidet, von denen 405 als „gefährlich“ klassifiziert sind. Jede Abfallart wird über einen sechsstelligen Abfallschlüssel identifiziert.

Das Ziel ist, das Risiko der Freisetzung umweltgefährdender Stoffe (z.B. Batteriesäuren, Reinigungs- und Desinfektionsmittel, Farben und Lacke etc.) sowie von 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 das zuständige Veterinäramt stichprobenartig überprüft. Anlagen nach AwsV (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) wurden in ein Anlagenkataster übernommen, die Anlagen werden regelmäßig kontrolliert.

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 11 bis 12

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

55.039,68 t (mit Baumaßnahmen)
5.210,51 t (ohne Baumaßnahmen)

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

43.943,55 t, Verwertungsquote 80 %

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

222.571.934 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 Hauptemissionsquellen (Scope 1) sind zum einen stationäre Anlage wie Kraftwerke oder Notstromaggregate mit 25.746 t CO₂ im Jahr 2018. Hinzu kommen mobile Quellen, primär Kraftfahrzeuge mit 2.828 t CO₂ im Jahr 2018.

Hinzu kommen indirekte Emissionen (Scope 2) in Form von Stromzukauf in Höhe von 14.268 t CO₂ im Jahr 2018.

Die FDG hat 2011 im Rahmen ihrer Bemühungen um Nachhaltigkeit 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. Seitdem wurde Level 3 gehalten. 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 2050 die Emissionsfreiheit (siehe Pkt. 1, „Net Zero“).

Zum Erreichen dieser Ziele erstellt die FDG in 2020 einen Masterplan.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 13

Leistungsindikator EFFAS E02-01

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

Es werden nur Kohlendioxidemissionen betrachtet: Im Jahr 2018 wurden insgesamt 394.908 CO₂ emittiert. Scope 1: 28.574 t, Scope 2: 14.268 t, Scope 3: 352.066 t

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.

Einschließlich aller Tochterunternehmen hat die Flughafen Düsseldorf GmbH 2.336 Mitarbeiter, darunter 87 Auszubildende. Das Unternehmen ist ausschließlich in Deutschland tätig und betreibt keine Niederlassungen, Tochtergesellschaften oder ähnliches im Ausland.

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

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

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. Ideen können sich unter anderem beziehen auf die Vereinfachung und Erleichterung von Arbeitsmethoden und -verfahren, die Senkung der Kosten durch Einsparung an Material, Arbeitskraft oder Arbeitszeit, die Vermeidung und Verringerung von Kosten in der Energie- und

Abfallwirtschaft, die Verhütung von Unfällen und Gesundheitsschäden bzw. Erhöhung der Arbeitssicherheit, des Gesundheits- und Umweltschutzes oder auch die technische Optimierung von Fahrzeugen und Geräten.

Der Unternehmensbereich „Arbeitssicherheit“ entwickelt, implementiert und überwacht die Einhaltung von Unfallverhütungsvorschriften unter strikter Beachtung der gesetzlichen Arbeitsschutzregeln. Die FDG strebt dabei in ihren einzelnen Bereichen eine möglichst geringe Unfallquote an.

Es gibt unterschiedliche Weiterbildungsangebote wie z.B. Gesunde Führung oder Suchtprävention, zu der alle Führungskräfte aufgefordert sind teilzunehmen (Zielquote 100%).

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.

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 Männern und Frauen wurde bereits 1996 eine Betriebsvereinbarung mit der Arbeitnehmervertretung geschlossen, die bei der Vergabe von Ausbildungsplätzen, Führungs- und sonstigen Positionen die Gleichbehandlung von Männern und Frauen vorschreibt. Generell strebt die Flughafen Düsseldorf GmbH ein ausgewogenes Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Arbeitnehmern an. Der Aufsichtsrat der FDG hatte durch Beschlussfassung vom 20. September 2017 als Zielgröße für die Aufsichtsratszusammensetzung einen Frauenanteil von 15,0 Prozent festgelegt. Dieses Ziel wurde zwischenzeitlich erreicht, der Frauenanteil im FDG-Aufsichtsrat beträgt derzeit 33 Prozent. Die Geschäftsführung legte durch Beschlussfassung am selben Tag die diesbezügliche Zielgröße für die erste Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung mit 21,8 Prozent und die zweite Führungsebene mit 25,9 Prozent fest. Auch hier hat das Unternehmen Fortschritte gemacht: Der Frauenanteil der zweiten Führungsebene liegt mittlerweile bei 30 Prozent. Die Frist für die Erreichung der vorgenannten Zielgröße wurde einheitlich auf den

30. Juni 2020 festgelegt. Voraussetzung ist jedoch, dass ausreichend qualifizierte Bewerberinnen zur Verfügung stehen.

Dass Männer und Frauen bei gleicher Arbeit auch gleich bezahlt werden, versteht sich für den Düsseldorfer Airport von selbst. Der Airport legt großen Wert auf familienfreundliche Arbeitszeitlösungen. Sofern es mit den betrieblichen Anforderungen vereinbar ist, haben die Mitarbeiter die Möglichkeit zur Teilzeitarbeit sowie eine mehrmonatige Elternzeit zu nehmen. Für in Kindergärten bzw. KiTas angemeldete Kinder zahlt der Airport einen monatlichen Zuschuss von bis zu 75 Euro.

Im Rahmen seiner Bemühungen um eine Work-Life-Balance kommt der Airport seiner Belegschaft auch bei der Arbeitszeitgestaltung entgegen. So wurde bereits Ende 2017 die sogenannte „alternierende Telearbeit“ eingeführt. Dabei können die Arbeitnehmer bis zu 20 Prozent ihrer individuellen Arbeitszeit zu Hause erledigen, vorausgesetzt, der heimische Arbeitsplatz entspricht den Vorgaben des Arbeitgebers hinsichtlich des Arbeits-, Gesundheits- und Datenschutzes. Ebenso sind flexible Arbeits- und Teilzeitregelungen möglich.

Davon profitieren insbesondere die 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.

Eines der zentralen strategischen Ziele des Unternehmens ist die Steigerung seiner Arbeitgeberattraktivität. Die dahinter stehende Absicht ist:

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

Innerbetriebliche und private Weiterbildung wird am Airport deshalb großgeschrieben und durch die Personalentwicklungsabteilung unterstützt. Das gilt sowohl für rein private als auch flughafen- bzw. arbeitsplatzbezogene

Weiterbildungsmaßnahmen. Voll- wie Teilzeitbeschäftigte haben die Möglichkeit zu Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen. Ebenso werden Maßnahmen zur Stärkung der Führungs- und Sozialkompetenz angeboten. Darüber hinaus gibt es fixe interne Förderungsprogramme, etwa das DUS Junior-Programm oder das DUS Leadership-Programm.

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.

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

Seit 2019 gibt es das DUSnext-Talentprogramm, das darauf abzielt, potentiellen Führungsnachwuchs im Unternehmen zu identifizieren und auf entsprechende Positionen vorzubereiten. Die Berufsausbildung beim Airport hat traditionell einen erstklassigen Ruf, viele Führungskräfte – in der Regel leitende Techniker – 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 soll insbesondere bei Jugendlichen das Interesse für technische Berufe wecken sollen.

Derzeit absolvieren 87 junge Männer und Frauen ihre Ausbildung bzw. ihr duales Studium als Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik, Bauzeichner, Elektroniker für Betriebstechnik, Fachkraft für Lagerlogistik, Kaufleute für Büromanagement, Mechatroniker, Mechatroniker für Kältetechnik und Werkfeuerwehrlaute sowie in den Bereichen Elektrotechnik, Luftverkehrsmanagement oder Versorgungstechnik im dualen Studium.

2018 wurde der Flughafen Düsseldorf mit der Verleihung des „Azubi-Siegels“ erneut als „ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ bewertet.

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

Konkrete Zielsetzungen bestehen derzeit nicht.

Leistungsindikatoren zu den Kriterien 14 bis 16

Leistungsindikator EFFAS S03-01

Altersstruktur und -verteilung (Anzahl VZÄ nach Altersgruppen).

[Link](#)

bis 20 Jahre: 42
bis 30 Jahre: 213
bis 40 Jahre: 209
bis 50 Jahre: 344
bis 60 Jahre: 432
bis 70 Jahre: 105

Leistungsindikator EFFAS S10-01

Anteil weiblicher VZÄ an der Gesamtmitarbeiterzahl. [Link](#)

345 weibliche VZÄ = 26,65 %

Leistungsindikator EFFAS S10-02

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

12 weibliche VZÄ = 26,09 %

Leistungsindikator EFFAS S02-02

Durchschnittliche Ausgaben für Weiterbildung pro VZÄ pro Jahr.

[Link](#)

Durchschnittliche Ausgaben für Weiterbildungen pro VZÄ = 419,41 €

Kriterium 17 zu MENSCHENRECHTEN

17. Menschenrechte

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

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

Eine konkrete Risikoanalyse wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht durchgeführt.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 17

Leistungsindikator EFFAS S07-02 II
Prozentsätze alle Einrichtungen, die nach SA 8000 zertifiziert sind. [Link](#)

Diese Kennzahl wird nicht erhoben. Der Flughafen Düsseldorf ist ausschließlich in Deutschland tätig und hält die hier geltenden Arbeits- und Sozialstandards ein. Somit entfällt eine Zertifizierung nach SA 8000, da die deutschen Arbeitsschutzbestimmungen die von der Social Accountability International (SAI) formulierten Anforderungen an Sozial- und Arbeitsstandards erfüllen bzw. übertreffen.

Kriterium 18 zu SOZIALES/GEMEINWESEN

18. Gemeinwesen

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

Als Betreiber eines internationalen Verkehrsflughafens, der seit über 90 Jahren zur Entwicklung der Region beiträgt, ist die Flughafen Düsseldorf GmbH verlässlicher Partner der Öffentlichkeit und hier besonders seiner Nachbarschaft. Auf vielfache Art und Weise engagiert sich die FDG für soziale Projekte in der Flughafenumgebung. Das soziale Engagement des Airports wird im Wesentlichen durch das 2003 gegründete Nachbarschaftsbüro umgesetzt. Kernaufgaben des Büros sind der Aufbau und die Pflege einer gut nachbarschaftlichen Beziehung zu den Anrainern und ihren unterschiedlichen Organisationen sowie die Bereitstellung belastbarer Informationen über den Flughafen und den Flughafenbetrieb. Das Nachbarschaftsteam entscheidet nach festen Kriterien über Spenden- und Sponsoringvergaben von Vereinen, sozialen Institutionen, freien und kirchlichen Trägern, Schulen und Kindertagesstätten. Voraussetzung für eine Spendenzusage ist neben der Gemeinnützigkeit der nachbarschaftliche Bezug des Spendenehmers. Dabei werden vorrangig Projekte für Kinder und Jugendliche innerhalb der Bereiche Sport und Bewegung, Bildung und Erziehung sowie Brauchtum und Kultur berücksichtigt.

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

Mit der Summe der Pfanderlöse und der Materialvergütung der PET-Flaschen unterstützt die FDG Sportvereine, soziale Institutionen oder kulturelle Projekte in der Flughafennachbarschaft.

Das Nachbarschaftsbüro unterstützt auch das ehrenamtliche Engagement der Kollegen: Im Rahmen des 2016 gestarteten „DUS Botschafterprogramms“ haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, in ihren Heimatkommunen wichtige Projekte voran zu treiben und dabei finanzielle Unterstützung des Flughafens in Anspruch zu nehmen.

Insgesamt reicht das Spektrum der vom Airport erbrachten Hilfsleistungen von Zuwendungen für lokale Sport- und Brauchtumsvereine über Hilfe für

Kindergärten, für die DUS beispielsweise Klettergerüste oder Wasserspielplätze bezahlt, bis hin zum Schwimmunterricht für Erstklässler.

Weitere Hilfsleistungen: Essensgutscheine für Obdachlose, Ferienfreizeiten für sozial benachteiligte Kinder, finanzielle Hilfen für die sogenannten Stadtteilmütter, die Migranten bei der Integration helfen, Spenden für Hilfsvereine für Blinde bzw. Sehbehinderte, für Organtransplantierte und vieles mehr.

Ein wesentlicher Baustein im Rahmen der DUS-Nachbarschaftshilfe ist das Lärmschutzprogramm des Airports. Obwohl das Programm bereits im Juli 2014 ausgelaufen wäre, setzt die FDG das Programm auf freiwilliger Basis fort.

Kriterien 19–20 zu COMPLIANCE

19. Politische Einflussnahme

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

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

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

- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)
- Airport Council International (ACI)

Über die Mitarbeit in diesen Verbänden positioniert sich die FDG zu aktuellen Gesetzes- und Verordnungsentwürfen auf Bundes- und EU-Ebene, die den Luftverkehr im Allgemeinen sowie den Flughafen Düsseldorf im Besonderen betreffen. Hier seien beispielhaft die Fluglärmschwermetallgesetz-Novellierung sowie die Forderung nach einer Kerosinsteuer 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.

Der Flughafen Düsseldorf GmbH leistet keine Zahlungen an politische Parteien.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 19

Leistungsindikator EFFAS G01-01

Zahlungen an politische Parteien in Prozent vom Gesamtumsatz.

[Link](#)

Die Flughafen Düsseldorf GmbH leistet keine Zahlungen an politische Parteien.

20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten

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

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

Mitarbeiter, die gegen diese Regeln verstoßen, riskieren empfindliche Sanktionen bis hin zur Entlassung. Um sicherzustellen, dass die Mitarbeiter die Compliance-Regeln kennen und anwenden, sind regelmäßige Schulungen obligatorisch. Das Thema Compliance wird bei der Flughafen Düsseldorf GmbH durch den Unternehmensjuristiar verantwortet.

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

Die FDG unterliegt den Anforderungen des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz - BilMoG), welches am 29. Mai 2009 in Kraft trat. In diesem wurden die Überwachungsaufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Finanzberichterstattung, Abschlussprüfung und unternehmerischen Kontrollsysteme konkretisiert (§ 107 Abs. 3 Satz 2 AktG). Sie umfassen die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS), der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, der Wirksamkeit des internen Revisionsystems und der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Um diesen Überwachungsaufgaben des Aufsichtsrates auch im Sinne der Wirksamkeit des IKS gerecht zu werden, wurde ein strukturiertes internes Kontrollsystem zur Dokumentation und zum Nachweis der Wirksamkeit entwickelt. Die Einführung eines IKS gibt dem Unternehmen die Chance, unternehmerische und betriebliche Risiken zu erkennen, zu beurteilen, zu bewältigen und zu überwachen und wird somit zu einem systematischen Prozess. Dieser ist eine wichtige Grundlage für einen nachhaltigen Betrieb des Flughafens. Das IKS schafft Transparenz und dadurch Sicherheit und Vertrauen, wovon alle Beteiligten profitieren: Mitarbeiter, Kunden, Shareholder etc. und das Unternehmen selbst.

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

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

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

Leistungsindikatoren zu Kriterium 20

Leistungsindikator EFFAS V01-01

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

[Link](#)

Keine.

Leistungsindikator EFFAS V02-01

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

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

Branchenspezifische Ergänzungen

Ergänzungen zu EFFAS V02-01

Die FDG bekommt unter anderem Entgelte von Airlines, die ihren Sitz in einem Land mit einem Korruptionsindex von unter 60 haben. Die Konten befinden sich teilweise im Ausland (z.B. Türkei, Russland), teilweise in Deutschland. Das Geschäftsgebahren, 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.